

**EVALUASI KEBERADAAN PASAR SENTRAL MALINO
DALAM MENDUKUNG KEPARIWISATAAN MALINO
DITINJAU DARI ASPEK TRANSPORTASI**



Skripsi

Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Meraih Gelar
Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota
pada Fakultas Sains dan Teknologi
UIN Alauddin Makassar

Oleh

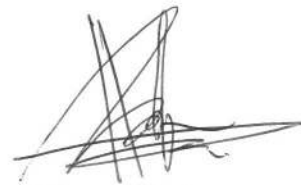
HILMAN LISTIANTO
NIM. 60800112100

**TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN ALAUDDIN MAKASSAR
2019**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan penuh kesadaran, penyusun yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan bahwa skripsi ini benar adalah hasil karya penyusun sendiri. Jika dikemudian hari terbukti bahwa ia merupakan duplikat, tiruan, plagiat, atau dibuat oleh orang lain, sebagian atau seluruhnya, maka skripsi dan gelar yang diperoleh karenanya batal demi hukum.

Samata-Gowa, Agustus 2019
Penyusun,



Hilman Listianto

60800112100

PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul Skripsi : Evaluasi Keberadaan Pasar Sentral Malino Dalam Mendukung Kepariwisata Malino Ditinjau Dari Aspek Transportas

Nama Mahasiswa : Hilman Listianto

NIM : 60800112100

Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas : Sains dan Teknologi

Disetujui Komisi Pembimbing

Pembimbing I



Juhannis, S.Sos., MM

Pembimbing II



Nusryam Aksa, S.T., M.Si

Mengetahui

Dekan Fakultas Sains dan Teknologi
UIN Alauddin Makassar

Ketua Jurusan Teknik Perencanaan
wilayah dan kota

Prof. Muhammad Khalifah Mustami, M.Pd
NIP. 19714012 20003 1 00 1

Dr. Muhammad Anshar, S.Pt., M.Si
NIP. 19760603 200212 1 00 5

PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi yang berjudul, "Evaluasi Keberadaan Pasar Sentral Malino Dalam Mendukung Kepariwisata yang disusun oleh Hilman Listianto, NIM: 60800112100, mahasiswa Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota pada Fakultas Sains dan Teknologi UIN Alauddin Makassar, telah diuji dan dipertahankan dalam sidang *munaqasyah* yang diselenggarakan pada hari Rabu, tanggal 21 Agustus 2019, dinyatakan telah dapat diterima sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Perencanaan Wilayah Kota dalam Ilmu Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota.

Samata, 21 Agustus 2019

DEWAN PENGUJI:

Ketua : Dr. Ir. Andi Suarda, M.SI
Sekretaris : Risnawati, S.T., M.Si
Munaqisy I : S. Kamran Aksa, S.T., M.T
Munaqisy II : Dr. M. Thahir Maloko, M.Hi
Pembimbing I : Juhanis, S.Sos, MM
Pembimbing II : Nursyam Aksa, S.T., M.Si

(.....)
(.....)
(.....)
(.....)
(.....)
(.....)

Diketahui oleh:
Dekan Fakultas Sains dan Teknologi
UIN Alauddin Makassar,

Prof. Muhammad Khalifah Mustami, M.Pd
NIP. 19714012 20003 1 00 1

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Puji syukur atas kehadiran Allah SWT yang sampai saat ini masih memberikan rahmat dan hidayah-Nya serta petunjuk-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **“Evaluasi Keberadaan Pasar Sentral Malino Dalam Mendukung Kepariwisata Malino Ditinjau Dari Aspek Transportasi ”**. Penyusunan skripsi ini merupakan rangkaian salah satu syarat yang harus dipenuhi untuk memperoleh gelar Strata Satu (S1) pada Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.

Berbagai hambatan dan kesulitan penulis hadapi selama penyusunan skripsi ini, mulai dari persiapan sampai penyelesaian penulisan. Namun, semuanya dapat teratasi berkat bantuan, bimbingan, dan kerjasama dari berbagai pihak, serta tidak lepas dari pertolongan Allah SWT. Banyak pihak yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini sehingga dapat terselesaikan. Oleh karena itu, penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada :

1. Kedua orangtua penulis tercinta, Ayahanda **Husni Listianto** dan Ibunda **Sus Waty** atas jasa, pengorbanan, dukungan baik moril maupun materil serta doa yang tiada hentinya sejak penulis masih dalam kandungan sampai berhasil menyelesaikan pendidikan di jenjang universitas.
2. Bapak **Prof. Drs. Hamdan Juhannis M.A, Ph.D** selaku Rektor UIN Alauddin Makassar beserta seluruh jajarannya.
3. Bapak **Prof. Dr. Muhammad Khalifah Mustami, M.Pd.** selaku Dekan Fakultas Sains dan Teknologi beserta jajarannya.
4. Staf Administrasi Fakultas Sains dan Teknologi yang telah banyak memberikan bantuan selama menempuh pendidikan.
5. Bapak **Dr. H. Muhammad Anshar, S.Pt, M.Si** selaku ketua jurusan dan beserta dosen-dosen Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
6. Bapak **Juhanis, S.Sos., M.M** dan Bapak **Nur Syam AS, S.T., M.Si** selaku pembimbing yang telah banyak meluangkan waktu di saat sibuknya untuk memberikan bimbingan, arahan dan masukan kepada penulis selama penyusunan skripsi ini.

7. Bapak **Kamran Aksa, S.T., M.T.** dan Bapak **Dr.M.Thahir Maloko, M.Hi** selaku penguji yang telah memberikan arahan dan masukan kepada penulis guna perbaikan skripsi ini.
8. Bapak **Ir.H. Joko Widodo** selaku Presiden Republik Indonesia yang telah merawat masyarakat Indonesia melalui pendidikan.
9. Kanda **Adnan Purichta Ichsan, S.H., M.H.** selaku Bupati Kabupaten Gowa yang sangat memperhatikan pemuda Kabupaten Gowa.
10. Yunda **Suci Ayu, S.E., M.E.** yang telah menasehati selama 7 tahun masa pendidikan di UIN Alauddin.
11. Adinda **Nur Aqilah Jaya, S.PWK** yang senantiasa memberikan motivasi untuk menyelesaikan tulisan ini.
12. Teman-teman seperjuangan penulis yaitu **Buchek, Mukhlis, Yudi, Igar, Allu', Desta, Isdar, Lutfi, Eva, Widya** yang telah menemani selama 14 Semester, dan **Lukman Zaenal, S.PWK** yang senantiasa menjadi teman baik dalam proses kaderisasi.
13. Adinda-adinda di jurusan **Indah, Maddutana, Yayya, Radi, Zul, Chand, Yasin, dan Bullung** yang membantu survey penelitian penulis.
14. Teman-teman Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Angkatan 2012 yaitu **PENTAGON** yang telah menemani pusing sejak tahun 2012.
15. Musisi **Efek Rumah Kaca, The S.I.G.I.T, Seringai, dan Jason Ranti** yang setia menemani melalui lantunan musiknya
16. Serta kepada seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah banyak membantu dalam penyelesaian skripsi ini baik secara langsung maupun tidak langsung dan semoga kebaikan kalian mendapat pahala yang berlipat ganda dari Allah SWT.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu penulis mengharapkan masukan, kritik dan saran yang bersifat membangun sehingga mengarahkan kepada kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi seluruh pihak.

Samata-Gowa, Agustus 2019

Hilman Listianto
60800112100

ABSTRAK

Nana : Hilman Listianto
NIM : 6080012100
Judul Skripsi : Evaluasi Keberadaan Pasar Sentral Malino Dalam Mendukung
Kepariwisataan Malino Ditinjau Dari Aspek Transportasi
Pembimbing : 1. Juhanis, S.Sos., M.M
2. Nur Syam AS, S.T., M.Si

Kegiatan perdagangan disekitar Pasar Sentral Malino merupakan penyebab utama kemacetan lalu lintas pada ruas jalan Sultan Hasanuddin Kelurahan Malino Kecamatan Tinggimoncong Kabupaten Gowa. Keberadaan Pasar Sentral Malino sebagai pusat perekonomian masyarakat dan wisatawan, memiliki berbagai dampak terhadap aspek transportasi disekitar Pasar Sentral Malino. Tujuan penelitian untuk menghitung kinerja lalu lintas pada ruas jalan Sultan Hasanuddin Kelurahan Malino Kecamatan Tinggimoncong Kabupaten Gowa dan mengevaluasi keberadaan Pasar Sentral Malino dalam mendukung kepariwisataan Malino.

Metode penelitian ini menggunakan analisis kuantitatif-deskriptif dan analisis kinerja lalu lintas dengan variabel data volume lalu lintas. Hasil analisis kinerja lalu lintas pada ruas jalan Sultan Hasanuddin Kelurahan Malino Kecamatan Tinggimoncong adalah derajat kejenuhan Jalan Pasar Sentral Malino dengan kapasitas dasar adalah 0,97 sedangkan derajat kejenuhan kapasitas dasar parkir adalah 1,5. Kapasitas dasar jalan pada Jalan Pasar Sentral Malino sebesar 2.120 smp/jam. Sedangkan kapasitas dasar parkir Jalan Pasar Sentral Malino adalah 1.325 smp/jam yang dibebani volume harian 2.071 berdasarkan hal tersebut maka tingkat pelayanan jalan dengan kapasaitas dasar menurut Indeks Tingkat Pelayanan Jalan (ITP) termasuk dalam tingkat pelayanan E dengan derajat kejenuhan 0,97 yaitu Volume lalu lintas mendekati/berada pada kapasitas, arus tidak stabil, kecepatan kadang terhenti. Selanjutnya, tingkat pelayanan jalan dengan kapasaitas dasar parkir menurut Indeks Tingkat Pelayanan Jalan (ITP) termasuk dalam tingkat pelayanan F dengan derajat kejenuhan 1,5 yaitu dipaksakan atau macet, kecepatan rendah, volume dibawah kapasitas, antrian panjang dan terjadi hambatan yang besar.

Kata Kunci : *Evaluasi, Pasar, dan Lalu Lintas*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	ii
PERSETUJUAN SKRIPSI	iii
PENGESAHAN SKRIPSI	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR PETA	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	7
E. Sistematika Pembahasan	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	9
A. Pengertian Transportasi	9
B. Peran dan Manfaat Transportasi	12
C. Kinerja Ruas Jalan	19
D. Pengertian Evaluasi	26
E. Pengertian Pasar	33
F. Pengertian Pariwisata	39
G. Kerangka Pikir	46
BAB III METODE PENELITIAN	47

A. Jenis Penelitian	47
B. Lokasi	47
C. Waktu Penelitian	47
D. Populasi dan Sampel.....	48
E. Jenis dan Sumber Data	48
F. Metode Pengumpulan Data	49
G. Variabel Penelitian	50
H. Metode Analisis Data	50
I. Definisi Operasional	52
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	54
A. Gambaran Umum Wilayah Kabupaten Gowa	54
B. Gambaran Umum Kecamatan Tinggimoncong.....	66
C. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	74
D. Analisis Kinerja Ruas Jalan	76
E. Pengembangan Pasar Sentral Malino Untuk Mendukung Kepriwisataaan Ditinjau Dari Aspek Transportasi.....	86
F. Pandangan Islam Tentang Trasnportasi dan Kemacetan.....	96
BAB V PENUTUP	98
A. Kesimpulan	98
B. Saran	99
DAFTAR PUSTAKA	100

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Ekvivalen Mobil Penumpang Jalan Perkotaan Tak Terbagi	20
Tabel 2 Ekvivalen Mobil Penumpang Jalan Perkotaan Terbagi Dan Satu Arah.....	20
Tabel 3 Ketentuan Nilai Pada Penentuan Kapasitas Dasar (C0)	22
Tabel 4 Ketentuan Nilai Pada Pengaruh Lebar Jalur Jalan (FCw)	23
Tabel 5 Ketentuan Nilai Faktor Pengaruh Distribusi Arah	23
Tabel 6 Ketentuan Nilai Faktor Hambatan Samping	24
Tabel 7 Ketentuan Nilai Faktor Pengaruh Kota	24
Tabel 8 Tingkat Pelayanan Jalan Dan Nilai Volume	
Kapasitas Rasio (VCR)/DS	26
Tabel 9 Jenis dan Sumber Data	48
Tabel 10 Variabel Penelitian	50
Tabel 11 Luas Wilayah Kecamatan di Kabupaten Gowa Tahun 2017.....	56
Tabel 12 Jumlah Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Gowa Tahun 2017	62
Tabel 13 Jumlah Kepadatan Penduduk Kabupaten Gowa Tahun 2017	63
Tabel 14 Luas Wilayah Berdasarkan Kelurahan di Kecamatan Tinggimoncong	
Tahun 2017	66
Tabel 15 Curah Hujan di Kecamatan Tinggimoncong Tahun 2017.....	69
Tabel 16 Penggunaan Lahan Kecamatan Tinggimoncong Tahun 2017.....	70
Tabel 17 Perkembangan Jumlah Penduduk di Kecamatan Tinggimoncong	

Tahun 2013-2017.....	71
Tabel 18 Kepadatan Penduduk di Kecamatan Tinggimoncong Tahu 2017	72
Tabel 19 Volume Lalu Linas di Jalan Pasar Sentral Malino	77
Tabel 20 Volume Lalu Lintas Harias Jalan Pasar Sentral Malino.....	77
Tabel 21 Kelas Hambatan Samping Jalan Pasar Sentral Malino.....	78
Tabel 22 Kecepatan Rata-rata Kendaraan	79
Tabel 23 Kapasitas Dasar Jalan Pasar Sentral Malino	80
Tabel 24 Kapasitas Dasar Parkir Jalan Pasar Sentral Malino.....	81
Tabel 25 Derajat Kejenuhan Pasar Sentral Malino	84
Tabel 26 Penggunaan Lahan Kelurahan Malino Tahun 2018	88

DAFTAR GAMBAR

Gambar Kerangka Pikir	46
Gambar Skema Kapasitas Dasar Jalan pasar Sentral Malino	82
Gambar Skema Kapasitas Dasar Parkir Jalan Pasar Sentral Malino	83
Gambar 1 Diagram Kecamatan Kabupaten Gowa dan Luasnya	57
Gambar 2 Diagram Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Gowa Tahun 2017	62
Gambar 3 Grafik Jumlah Penduduk Kabupaten Gowa Tahun 2017	64
Gambar 4 Hambatan Samping.....	85
Gambar 5 Kemacetan Ruas Jalan	85

DAFTAR PETA

Gambar Peta Administrasi Kabupaten Gowa.....	65
Gambar Peta Administrasi Kecamatan Tinggimoncong	73
Gambar Peta Administrasi Kelurahan Malino.....	75
Gambar Peta Kemiringan Lereng Kelurahan Malino.....	89
Gambar Peta Curah Hujan Kelurahan Malino.....	90
Gambar Peta Jenis Tanah Kelurahan Malino	91
Gambar Peta Tata Guna Lahan Kelurahan Malino	92
Gambar Peta Jalur Jalan Alternatif Kelurahan Malino.....	95

BAB I

PENDAHULUAN

A. *Latar Belakang*

Pasar merupakan sebuah tempat bertemunya pembeli dengan penjual guna melakukan transaksi ekonomi yaitu untuk menjual atau membeli suatu barang dan jasa atau sumber daya ekonomi dan berbagai faktor produksi yang lainnya. Pada umumnya, pengertian pasar tidak menunjuk ke sebuah lokasi ataupun tempat-tempat tertentu, hal ini karena pasar tidak memiliki batas geografis. Adanya sistem jaringan komunikasi modern dapat meniadakan hambatan atau batasan-batasan geografis, sehingga dapat memungkinkan penjual dan pembeli bertransaksi tanpa harus saling melihat wajah satu sama lain. Perlu disadari bahwa istilah pasar selama bertahun-tahun telah berubah dan memperoleh banyak pengertian. Hal ini dibuktikan oleh beberapa ilmuwan Ekonomi yang memiliki pendapat masing-masing mengenai arti pasar. Pasar adalah suatu tempat fisik di mana pembeli dan penjual berkumpul untuk mempertukarkan barang dan jasa (Kotler, 2002).

Peraturan yang mengatur tentang pasar seperti tercantum dalam perpres No. 112 Tahun 2007 dijelaskan lebih lanjut dalam aturan pelaksana berupa Peraturan menteri Perdagangan (permendag) No. 53 Tahun 2008. Permendag tersebut berisi pokok-pokok peraturan antara lain tentang pengaturan zona (tata letak) pendirian pasar.

Menurut Undang-undang Nomor 10 Tahun 2009, Kepariwisata adalah keseluruhan kegiatan yang terkait dengan pariwisata dan bersifat multidimensi

serta multidisiplin yang muncul sebagai wujud kebutuhan setiap orang dan negara serta interaksi antara wisatawan dan masyarakat setempat, sesama wisatawan, Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan pengusaha. Kepariwisata merupakan bagian integral dari pembangunan nasional yang dilakukan secara sistematis, terencana, terpadu, berkelanjutan, dan bertanggung jawab dengan tetap memberikan perlindungan terhadap nilai-nilai agama, budaya yang hidup dalam masyarakat, kelestarian dan mutu lingkungan hidup, serta kepentingan nasional. Pembangunan kepariwisataan diperlukan untuk mendorong pemerataan kesempatan berusaha dan memperoleh manfaat serta mampu menghadapi tantangan perubahan kehidupan lokal, nasional, dan global.

Pasar memiliki fungsi distribusi menyalurkan barang-barang hasil produksi kepada konsumen. Melalui transaksi jual beli, produsen dapat memasarkan barang hasil produksinya baik secara langsung maupun tidak langsung kepada konsumen atau kepada pedagang perantara lainnya. Melalui transaksi jual beli itu pula, konsumen dapat memperoleh barang dan jasa yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhannya secara mudah dan cepat. Hal ini sesuai dengan Firman Allah swt dalam QS. An-Nisaa /4:69 yang berbunyi:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِّنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا ۚ ٢٩

Terjemahnya :

“Hai orang-orang yang beriman, janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang batil, kecuali dengan jalan perniagaan yang berlaku dengan suka sama-suka di antara kamu. Dan janganlah kamu membunuh dirimu; sesungguhnya Allah adalah Maha Penyayang kepadamu.” (Kementerian Agama RI,2012)

Berdasarkan Tafsir al-Misbah ayat tersebut mengisyaratkan tentang hukum transaksi secara umum, lebih khusus kepada transaksi perdagangan, bisnis jual beli. Dalam ayat ini Allah mengharamkan orang beriman untuk memakan, memanfaatkan, menggunakan, (dan segala bentuk transaksi lainnya) harta orang lain dengan jalan yang batil, yaitu yang tidak dibenarkan oleh syari'at. Kita boleh melakukan transaksi terhadap harta orang lain dengan jalan perdagangan dengan asas saling ridha, saling ikhlas. Dan dalam ayat ini Allah juga melarang untuk bunuh diri, baik membunuh diri sendiri maupun saling membunuh sesama manusia.

Sadono (1994) menyatakan bahwa dalam perekonomian, bentuk-bentuk pasar dapat dibedakan menjadi 4 jenis, yaitu pasar persaingan sempurna, pasar monopoli, pasar persaingan monopolistik, dan pasar oligopoli. Sukirni (2000) menyatakan bahwa pasar dapat terbentuk dengan adanya syarat-syarat yaitu adanya penjual, adanya pembeli, tersedianya barang yang tempat transaksi jual beli antara penjual (pedagang) dan pembeli (konsumen) memiliki peran dan fungsi penting dalam kegiatan ekonomi masyarakat. Dalam kegiatan distribusi, pasar berfungsi mendekatkan jarak antara konsumen dengan produsen dalam melaksanakan transaksi. Sebagaimana sebuah bentuk pengembangan ekonomi, maka pengembangan industri pariwisata sebagai bagian dari sebuah gejala ekonomi bisnis yang memerlukan perencanaan yang terstruktur dengan baik apabila ingin mencapai hasil yang maksimal, baik dalam obyek yang implicit maupun eksplisit. Pengembangan pariwisata tidak akan optimal jika pada sebuah sektor hanya di dominasi oleh usaha pribadi untuk kepentingan individual,

begitupun jika sektor pariwisata didominasi oleh masyarakat, hal ini mustahil terjadi dalam pengembangan secara optimal pada sektor ekonomi, yang memerlukan peran berbagai pihak.

Cooper Et Al (1993 : 95) mendefinisikan bahwa Daya Dukung Kepariwisata sebagai konsep yang luas dan bersifat dinamis. Daya dukung kawasan wisata dijelaskan sebagai tingkat kehadiran wisatawan yang menimbulkan dampak terhadap masyarakat setempat, lingkungan, dan ekonomi yang masih dapat ditoleransi, baik oleh masyarakat maupun wisatawan itu sendiri dan memberikan jaminan *sustainability* pada masa mendatang untuk lebih memberi tekanan pada kehadiran wisatawan daripada jumlah wisatawan karena menurutnya tingkat kehadiran lebih tepat dipakai sebagai pendekatan bagi sejumlah faktor seperti lama tinggal (*length of stay*), karakteristik wisatawan, konsentrasi wisatawan pada lokasi geografis tertentu dan derajat musiman kunjungan wisatawan.

Menurut Boediningsih (2011) menyatakan bahwa Kemacetan lalu lintas terjadi karena beberapa faktor, seperti banyak pengguna jalan yang tidak tertib, pemakai jalan melawan arus, kurangnya petugas lalu lintas yang mengawasi, adanya mobil yang parkir di badan jalan, permukaan jalan tidak rata, dan tidak adanya pembatasan jenis kendaraan.

Hal ini sesuai dengan firman Allah swt dalam QS. Hud /11:84 tentang berlaku adil dalam perniagaan, mengatakan bahwa Allah swt telah mengahimbau manusia untuk bersikap jujur dalam perdagangan.

﴿وَالِى مَدْيَنَ أَخَاهُمْ شُعَيْبًا قَالَ يَوْمَ اعْبُدُوا اللَّهَ مَا لَكُمْ مِنْ إِلَهٍ غَيْرُهُ وَلَا تَنْفُسُوا الْكَيْلَ وَالْمِيزَانَ إِنِّي أَرَأَيْكُمْ بِخَيْرٍ وَإِنِّي أَخَافُ عَلَيْكُمْ عَذَابَ يَوْمٍ مُحِيطٍ ٨٤﴾

Terjemahnya:

Dan kepada (penduduk) Mad-yan (Kami utus) saudara mereka, Syu'aib. Ia berkata: "Hai kaumku, sembahlah Allah, sekali-kali tiada Tuhan bagimu selain Dia. Dan janganlah kamu kurangi takaran dan timbangan, sesungguhnya aku melihat kamu dalam keadaan yang baik (mampu) dan sesungguhnya aku khawatir terhadapmu akan azab hari yang membinasakan (kiamat)". (Kementerian Agama RI 2012 : 268)

Quraish Shihab dalam tafsir Al Misbah menjelaskan bahwa Setelah memerintahkan bersikap adil terhadap Allah dengan mengesakan-Nya dilanjutkan dengan perintah berlaku adil terhadap manusia, antara lain dengan menyatakan: *“dan janganlah kamu kurangi takaran dan ditakar dan jangan juga timbangan dan yang ditimbang, sesungguhnya aku melihat kamu dalam keadaan yang baik, yakni mampu, menyenangkan dan tidak berkekurangan, sehingga tidak ada dalih sedikitpun bagi kamu bila terus mempersekutukan Allah dan berlaku tidak adil – aku khawatir- kamu dijatuhi azab hari yang meliputi, yakni yang membinasakan segala sesuatu, tidak meninggalkan yang kecil atau besar kecuali dilibasnya.”*.

Pasar Sentral Malino terletak di jalan Sultan Hasanuddin, Kelurahan Malino, Kecamatan Tinggi Moncong, Kabupaten Gowa, Propinsi Sulawesi Selatan. Seiring dengan maraknya kegiatan kepariwisataan di Kelurahan Malino, semakin meningkat pula kegiatan perekonomian di Pasar Sentral Malino. Keberadaan Pasar Sentral Malino sebagai pusat perekonomian masyarakat dan wisatawan, memiliki berbagai dampak terhadap aspek transportasi disekitar Pasar Sentral Malino. Kemacetan selalu terjadi di akhir pekan atau memasuki waktu libur panjang. Selain sebagai pusat perekonomian, ruas jalan Pasar Sentral Malino sebagai jalan Propinsi ke Kabupaten Sinjai. Oleh karena itu sering terjadi antrian kendaraan yang cukup panjang. Terlebih lagi kondisi geografis pegunungan,

menjadi salah satu pemicu terjadinya kecelakaan di ruas jalan Sultan Hasanuddin Kelurahan Malino.

Berdasarkan penjelasan diatas salah satu indikator penunjang kegiatan kepariwisataan dapat ditinjau dari segi infrastruktur yang baik seperti Pasar Sentral Malino sebagai pusat kegiatan ekonomi di kawasan pariwisata Malino. Akan tetapi hal tersebut juga memiliki dampak yang bermuara pada kegiatan transportasi di ruas jalan Pasar Sentral Malino tepatnya Jalan Sultan Hasanuddin Kecamatan Tinggi Moncong Kabupaten Gowa.

Berdasarkan uraian-uraian permasalahan tersebut, maka yang melatar belakangi dilaksanakannya penelitian dengan judul **“Evaluasi Keberadaan Pasar Sentral Malino Dalam Mendukung Kepariwisataan Malino Ditinjau dari Aspek Transportasi”**

B. *Rumusan Masalah*

Berdasarkan uraian diatas, maka rumusan masalah yang akan diangkat dalam penelitian ini adalah :

1. Apakah keberadaan Pasar Sentral Malino sudah mendukung kepariwisataan di tinjau dari aspek transportasi?
2. Bagaimana pengembangan pasar untuk mendukung kepariwisataan Malino ditinjau dari aspek transportasi?

C. Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah diatas, maka tujuan yang diharapkan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengidentifikasi keberadaan Pasar Sentral Malino dalam mendukung kepariwisataan di tinjau dari aspek transportasi
2. Untuk mengidentifikasi pengembangan pasar untuk mendukung kepariwisataan Malino ditinjau dari aspek transportasi

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dilakukannya penelitian ini adalah :

1. Sebagai masukan dan bahan pertimbangan terhadap pemerintah Kabupaten Gowa mengenai evaluasi keberadaan Pasar Sentral Malino dalam mendukung kepariwisataan Malino ditinjau dari aspek transportasi.
2. Sebagai referensi untuk penelitian selanjutnya maupun penelitian terkait lainnya.

E. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dalam penulisan ini secara berurutan di uraikan sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian, dan sistematika pembahasan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini akan membahas tentang rujukan teori dan materi yang berhubungan atau memperkuat pengambilan keputusan/interpretasi dan identifikasi terhadap data dan analisa yang akan dilakukan, serta kerangka berpikir.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini berisi tentang jenis penelitian, lokasi dan waktu penelitian, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, variable penelitian, metode analisa data, dan definisi operasional.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan tentang gambaran umum Kabupaten Gowa, Gambaran Umum Kelurahan Malino sebagai kawasan penelitian, serta analisis kinerja ruas jalan terhadap faktor yang mempengaruhi keberadaan pasar sentral malino dalam mendukung kepriwisataan malino

BAB V : Bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran hasil penelitian yang telah dilakukan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Transportasi

Transportasi atau *transport* diartikan sebagai tindakan atau kegiatan mengangkut atau memindahkan muatan (barang dan orang) dari satu tempat ke tempat lain, atau dari tempat asal ketempat tujuan. Tempat asal dapat merupakan daerah produksi, dan tempat tujuan adalah daerah konsumen (atau pasar). Tempat asal dapat pula merupakan daerah perumahan (permukiman), sedangkan tempat tujuannya adalah tempat kerja, kantor, sekolah, kampus, rumah sakit, pasar, toko, pusat perbelanjaan, hotel, pelabuhan, Bandar udara, dan masih banyak sekali yang lainnya, ataupun dalam arah sebaliknya, yaitu tempat tujuan merupakan tempat asal dan tempat asal merupakan tempat tujuan (Adisasmita, 2011)

Menurut Salim Abbas (1993) dalam (Hukmia, Pengaruh Aktivitas Komersial Terhadap Lalu Lintas di Koridor Jalan Perintis Kemerdekaan, 2011), transportasi merupakan kegiatan memindahkan barang dan produsen sampai kepada konsumen dengan menggunakan salah satu moda transportasi yang dapat meliputi moda transportasi darat, laut/sungai, maupun udara. Perpindahan orang atau barang menggunakan kendaraan atau lainnya diantara tempat-tempat terpisah secara geografis.

Definisi transportasi menurut beberapa ahli adalah sebagai berikut:

1. Menurut Morlok (1978), transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ketempat lain.

2. Menurut Bowersox (1981), transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, dimana produk dipindahkan ke tempat tujuan dibutuhkan. Dan secara umum transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan sesuatu (barang dan/atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana.
3. Menurut Steenbrink (1974), transportasi adalah perpindahan orang atau barang dengan menggunakan alat atau kendaraan dari dan ke tempat-tempat yang terpisah secara geografis.
4. Menurut Papacostas (1987), transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem control yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia.

Berpindahnya manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya menimbulkan kegunaan. Kegunaan yang ditimbulkan karena perpindahan tempat atau perbedaan tempat itu disebut kegunaan tempat. Berpindahnya tempat komoditas hasil pertanian (seperti beras, sayuran dan buah-buahan) yang dihasilkan di daerah pertanian dikirim ke pasar perkotaan, akan memberikan kegunaan positif bagi penduduk perkotaan yang membutuhkan.

Dari berbagai definisi dapat disimpulkan bahwa transportasi merupakan salah satu kunci perkembangan karena sebagai media pergerakan. Jadi transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Dari kegiatan pergerakan tersebut ada lima unsur transportasi yaitu :

1. Orang yang membutuhkan (manusia)
2. Muatan yang diangkut (barang)
3. Ketersediaan kendaraan sebagai alat angkut (sarana)
4. Jalan yang dapat dilalui (prasarana)
5. Sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut (kelembagaan).

Pada dasarnya kelima unsur diatas saling terkait untuk terlaksananya transportasi, yaitu terjaminnya penumpang atau barang yang diangkut akan sampai ketempat tujuan dalam keadaan baik seperti pada saat awal diangkut.

Transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, oleh karena itu permintaan akan jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditas atau jasa lainnya. Dengan demikian permintaan akan transportasi baru akan ada apabila terdapat faktor-faktor pendorongnya. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain (Morlok, 1984). Pada dasarnya permintaan angkutan diakibatkan oleh hal-hal berikut (Nasution, 2004):

1. Kebutuhan manusia untuk berpergian dari lokasi lain dengan tujuan mengambil bagian di dalam suatu kegiatan, misalnya bekerja, berbelanja, ke sekolah, dan lain-lain.
2. Kebutuhan angkutan barang untuk dapat digunakan atau dikonsumsi di lokasi lain

B. Peran dan Manfaat Transportasi

Peran transportasi dalam kehidupan manusia, perekonomian dan pembangunan semakin penting, dicerminkan oleh digunakannya sarana angkutan modern yang berkecepatan tinggi dan berkapasitas muat besar. Transportasi mempunyai peran penting dan semakin bertambah penting, sejak zaman primitif sampai zaman modern sekarang ini, oleh karena itu dapat dikatakan bahwa transportasi itu setua peradaban manusia, setua dengan keberadaan manusia di dunia.

Transportasi merupakan *derived demand* dan mempunyai ciri tidak mengenal batas wilayah administrasi, sehingga tidak bisa dipenggal atas dasar suatu wilayah administrasi tertentu. Untuk itu dalam memandang suatu wilayah sebagai saran untuk mencapai tujuan, atau suatu model untuk mempelajari dunia nyata. Dalam pandangan ini (pandangan obyektif) daerah dalam terminology transportasi adalah suatu metode klasifikasi, suatu alat untuk memisahkan sifat-sifat area, dimana satu daerah alamiah (*natural region*) hanyalah permukaan bumi tempat manusia bermukim.

Transportasi merupakan komponen utama berfungsinya suatu kegiatan masyarakat. Transportasi berkaitan dengan pola kehidupan masyarakat lokal serta daerah layanan. Transportasi mempunyai pengaruh terhadap aktivitas-aktivitas produksi dan sosial, serta barang-barang dan jasa yang dapat dikonsumsi oleh masyarakat. Kehidupan masyarakat yang maju ditandai dengan mobilitas yang tinggi akibat tersedianya fasilitas transportasi yang cukup. Sebaliknya, daerah

yang kurang baik sistem transportasinya mengakibatkan keadaan ekonomi masyarakatnya berada dalam keadaan statis atau dalam tahap immobiltas.

1. Peran Transportasi

a. Peranan ekonomi dari transportasi antara lain:

- 1) Peluasan daerah cukupan barang atau jasa yang dapat dikonsumsi disuatu wilayah. Hal ini memungkinkan pemanfaatan sumber-sumber yang lebih murah atau berkualitas yang lebih tinggi.
- 2) Penggunaan sumber bahan secara lebih efisien memungkinkan terjadinya spesialis atau pembagian, pekerjaan. Hal ini mengakibatkan peningkatan jumlah maupun kualitas barang-barang untuk dikonsumsi dan terkonsentrasinya aktivitas produksi pada sejumlah tempat tertentu. Dan ini menimbulkan “*economies of scale and agglomerastion economies*”
- 3) Penyediaan fasilitas transportasi memungkinkan persediaan bahan untuk produksi tidak terbatas pada suatu daerah dan dapat diperoleh daerah-daerah lainnya. Hal ini memberikan peluang untuk memproduksi lebih banyak tanpa hambatan yang disebabkan oleh kekurangan bahan untuk kegiatan memproduksi.

Ekonomi sangat berhubungan dengan produksi, distribusi, serta konsumsi barang dan jasa yang mempunyai nilai terhadap manusia dan kekayaan. Penduduk harus dapat menggunakan sumber daya alam untuk memenuhi kebutuhan hidup, seperti menyediakan makanan, pakaian, dan tempat tinggal.

b. Peran sosial transportasi antara lain adalah:

- 1) Memungkinkan pola spesialisasi dari aktivitas manusia. Hal ini, memberikan pilihan-pilihan lokasi yang lebih banyak bagi tempattempat bermukim dan tempat melakukan berbagai kegiatan, sesuai dengan keinginan atau kebutuhan manusia itu sendiri.
- 2) Memberikan pilihan-pilihan bagi manusia tentang pola dan tempat mereka bermukim untuk melakukan aktivitasnya, apakah mengelompok dengan kepadatan tinggi atau menyebar. Selanjutnya, memberikan kebebasan dalam memilih gaya hidup maupun cara-caranya melakukan kegiatan.

c. Peranan politis dari transportasi antara lain adalah :

- 1) Transportasi dan komunikasi memungkinkan pelaksanaan pemerintahan suatu wilayah lebih luas dapat dilakukan oleh pemerintah.
- 2) Transportasi dan komunikasi juga memungkinkan penyeragaman hukum dan peraturan/perundang-undangan.
- 3) Transportasi dalam masyarakat dan ini sangat mempengaruhi struktur ekonomi, social maupun politik dari masyarakat tersebut.

d. Peranan transportasi dalam lingkungan antara lain adalah :

- 1) Umumnya dapat dianggap bahwa peranan ini adalah sebagai negatif seperti halnya penggunaan sumber-sumber alam dan pencemaran lingkungan.
- 2) Dilain pihak transportasi memungkinkan pula manusia untuk melakukan perjalanan untuk menikmati lingkungan alamiah.

Kemampuan manusia untuk melakukan perjalanan dengan sistem transportasi yang menunjang, dapat memberi kesempatan untuk melakukan pilihan-pilihan terhadap tindakan dan memasukan sebagai faktor pertimbangan dalam pelestarian dan pengamanan terhadap lingkungan alamiah.

2. Manfaat Transportasi

Jasa transportasi menciptakan guna tempat dan guna waktu. Guna yang diciptakan jasa transportasi merupakan manfaat dalam bidang ekonomi, sosial dan politik/strategis. Manfaat jasa transportasi dirasakan dalam lingkup lokal, regional, nasional, dan internasional. Lingkupnya sangat luas, bersifat multi sektoral, dan multi disiplin. Bersifat multi sektoral berarti sektor transportasi terkait dengan sektor-sektor lain, yang ditunjukkan bahwa fungsi transportasi adalah menunjang pengembangan kegiatan sektor-sektor lain (seperti sektor perdagangan, industri, pendidikan, kesehatan, pariwisata, transmigrasi, dan lainnya). Bersifat multi disiplin, artinya disiplin transportasi terkait dengan disiplin-disiplin lain (misalnya disiplin pengembangan wilayah, disiplin pembangunan pedesaan, pembangunan perkotaan, dan lainnya).

Fungsi transportasi adalah untuk mengangkut penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Kebutuhan akan angkutan penumpang tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (*personal place utility*). Peranan transportasi tidak hanya untuk melancarkan barang atau mobilitas manusia. Transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Transportasi berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan (*the promoting*

sector) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi. Manfaat transportasi (pengangkutan) bukanlah tujuan melainkan sarana untuk mencapai tujuan. Sementara itu, kegiatan masyarakat sehari-hari bersangkut paut dengan produksi barang dan jasa untuk mencukupi kebutuhan yang beraneka.

Barang yang diangkut adalah untuk memenuhi kebutuhan hidup masyarakat atau barang yang dimaksud digunakan sebagai bahan baku untuk menghasilkan produk akhir. Orang yang menggunakan jasa transportasi adalah untuk bekerja, berdagang, menghadiri pertemuan, atau melakukan kegiatan lainnya. Fungsi utama transportasi ada dua, yaitu 1) sebagai penunjang dimaksudkan untuk melayani pengembangan disektor lain yaitu sektor pertanian, industri, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata, transmigrasi dan lainnya, dan 2) sebagai pendorong atau pendukung pembangunan, maksudnya bahwa pengadaan/pembangunan fasilitas transportasi diharapkan dapat membantu membuka daerah-daerah yang terisolasi, terpencil, terbelakang dan daerah-daerah perbatasan.

Fungsi transportasi memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan pengembangan ekonomi dalam suatu bangsa. Adapun tujuan pengembangan ekonomi yang bisa diperankan oleh jasa transportasi adalah : (Burhanuddin, 2003) dalam (Nurhanisah, 2017)

- a. Meningkatkan pendapatan nasional, disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk, bidang usaha dan daerah.
- b. Meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan para konsumen, industri dan pemerintah.

- c. Mengembangkan industri nasional yang dapat menghasilkan devisa serta mensupply pasaran dalam negeri.
- d. Menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat.

Transportasi bukanlah tujuan, melainkan sarana untuk mencapai tujuan. Sementara itu, kegiatan masyarakat sehari-hari bersangkut-paut dengan produksi barang dan jasa untuk mencukupi kebutuhannya yang beraneka ragam. Oleh karena itu, manfaat pengangkutan dapat dilihat dari berbagai segi kehidupan masyarakat diantaranya yaitu manfaat ekonomi, sosial, politik dan kewilayahan (Nur Nasution, 2004) dalam (Nurhanisah, 2017).

- a. Manfaat ekonomi

Kegiatan ekonomi masyarakat adalah segala sesuatu yang berkaitan produksi, distribusi, dan pertukaran kekayaan yang semuanya bias diperoleh dan berguna. Manusia menggunakan sumber daya untuk memenuhi kebutuhannya akan pangan, papan, dan sandang. Oleh karena itu, manusia tidak berhenti menyerbu sumber alam dimana saja untuk membuat berbagai jenis barang yang diperlukannya meskipun, seperti diketahui sumber alam tidak terdapat disemua tempat. Selanjutnya, setelah melalui proses produksi, barang siap pakai perlu dipasarkan.

Produksi merupakan bagian dari kegiatan ekonomi sumber daya alam dan sumber daya manusia dengan tujuan menghasilkan barang yang dapat dipasarkan untuk memenuhi kebutuhan manusia. Barang produksi atau barang modal mempercepat produksi dan meningkatkan volume produksi.

Ini berarti, kegiatan ekonomi adalah kombinasi dari tiga faktor produksi, yaitu tanah, buruh, dan modal.

Kegiatan ekonomi bertujuan memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Pengangkutan adalah salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis orang maupun barang. Dengan angkutan bahan baku dibawa menuju tempat produksi dan dengan angkutan jugalah hasil produksi dibawa ke pasar. Selain itu, dengan angkutan pula para konsumen datang ke pasar atau tempat pelayanan kebutuhannya, seperti pasar, rumah sakit, pusat rekreasi, dan lain-lain.

b. Manfaat sosial

Manusia pada umumnya hidup bermasyarakat dan berusaha hidup selaras satu sama lain dan setiap orang harus menyisihkan waktu untuk kegiatan sosial. Bentuk kemasyarakatan ini dapat bersifat resmi, seperti hubungan dengan keluarga dan lain-lain.

Untuk kepentingan sosial ini, pengangkutan sangat membantu dalam menyediakan berbagai kemudahan, antara lain :

- 1) Pelayanan untuk perorangan ataupun kelompok;
- 2) Pertukaran atau penyampaian informasi;
- 3) Perjalanan untuk rekreasi;
- 4) Perluasan jangkauan perjalanan sosial;

- 5) Pemendekan jarak antara rumah dan tempat kerja; dan Bantuan dalam memperluas kota atau memancarkan pendudukan menjadi kelompok yang lebih kecil.

c. Manfaat kewilayahan

Pada bagian terdahulu telah diungkapkan bahwa barang atau orang berpindah atau bergerak dari tempat asal ke tempat tujuan karena daya tarik bisnis di tempat tujuan dan/atau kebutuhan mengatasi rintangan alami. Ini berarti, ada kesenjangan jarak antara tempat asal dan tempat tujuan. Untuk mengatasi kesenjangan jarak inilah dibutuhkan pengangkutan maupun komunikasi.

Sistem pengangkutan dan komunikasi diciptakan atau dikembangkan setelah ada permintaan untuk memenuhi kebutuhan pengangkutan dan komunikasi tersebut. Seperti juga telah dikemukakan, permintaan akan jasa pengangkutan maupun komunikasi adalah permintaan turunan, tetapi setelah jasa turunan ini terwujud menjadi kenyataan, misalnya dalam bentuk bangunan berupa jalan dengan segala kelengkapannya. Transportasi mencakup bidang yang sangat luas karena hampir setiap manusia tidak terlepas dari kegiatan transportasi.

C. *Kinerja Ruas Jalan*

Menurut Menurut (MKJI, 1997) volume lalu-lintas ruas jalan adalah jumlah atau banyaknya kendaraan yang melewati suatu titik tertentu pada ruas jalan dalam suatu satuan waktu tertentu. Volume lalu-lintas dua arah pada jam paling sibuk dalam sehari dipakai sebagai dasar untuk analisa unjuk kerja ruas jalan dan

persimpangan yang ada. Untuk kepentingan analisis, kendaraan yang disurvei diklasifikasikan atas :

- Kendaraan Ringan (*Light Vehicle/LV*) yang terdiri dari *Jeep, Station Wagon, Colt, Sedan, Bis mini, Combi, Pick Up*, dan lain-lain;
- Kendaraan berat (*Heavy Vehicle/HV*), terdiri dari Bus dan Truk;
- Sepeda motor (*Motorcycle/MC*);

Data hasil survei per-jenis kendaraan tersebut selanjutnya dikonversikan dalam Satuan Mobil Penumpang (SMP) guna menyamakan tingkat penggunaan ruang keseluruhan jenis kendaraan. Untuk keperluan ini, (MKJI, 1997) telah merekomendasikan nilai konversi untuk masing-masing klasifikasi kendaraan sebagaimana dapat dilihat pada Tabel dibawah ini.

Tabel 1
Ekivalen Mobil Penumpang Jalan Perkotaan Tak Terbagi

Tipe Jalan Tak Terbagi	Arus Lalu Lintas Total Dua Arah Kend/jam	HV	Emp	
			MC	
			Lebar Jalur Lalu Lintas (m)	
			≤ 6	> 6
Dua Lajur Tak Terbagi (2/2 UD)	0	1,3	0,50	0,40
	≥ 1800	1,2	0,35	0,25
Empat lajur Tak Terbagi (4/2 UD)	0	1,3	0,40	
	≥ 3700	1,2	0,25	

Sumber : (MKJI, 1997)

Tabel 2
Ekivalen Mobil Penumpang Jalan Perkotaan Terbagi dan Satu Arah

Tipe Jalan Tak Terbagi	Arus Lalu Lintas Total Dua Arah Kend/jam	Emp	
		HV	MC
Dua Lajur Satu Arah (2/1)	0	1,3	0,40
Empat Lajur Terbagi (4/2 D)	≥ 1050	1,2	0,25

Tipe Jalan Tak Terbagi	Arus Lalu Lintas Total Dua Arah Kend/jam	Emp	
		HV	MC
Tiga Lajur Satu Arah (3/1)	0	1,3	0,40
Enam Lajur Terbagi (6/2 D)	≥ 1100	1,2	0,25

Sumber : (MKJI, 1997)

Menurut (MKJI, 1997), kinerja ruas jalan dapat diukur berdasarkan beberapa parameter, diantaranya :

1. Derajat Kejenuhan (DS), yakni rasio arus lalu-lintas (smp/jam) terhadap kapasitas (smp/jam) pada bagian jalan tertentu.
2. Kecepatan tempuh (V), yakni kecepatan rata-rata (km/jam) arus lalu-lintas dihitung dari panjang jalan dibagi waktu tempuh rata-rata yang melalui segmen.

Berdasarkan hal tersebut maka karakteristik lalu-lintas dapat dihitung dengan pendekatan sebagai berikut :

1. Kecepatan Arus Bebas

Dalam MKJI (1997) kecepatan arus bebas kendaraan ringan (FV) dinyatakan dengan persamaan :

$$FV = (FVo + FVw) \times FFVst \times FFVcs$$

dimana :

FVo = Kecepatan arus bebas dasar kendaraan ringan (km/jam)

FVW = Penyesuaian lebar jalur lalu-lintas efektif (km/jam)

FFVST = Faktor penyesuaian kondisi hambatan samping

FFVCS = Faktor penyesuaian ukuran kota

2. Kapasitas jalan perkotaan

Kapasitas jalan perkotaan dihitung dari kapasitas dasar. Kapasitas dasar adalah jumlah kendaraan maksimum yang dapat melintasi suatu penampang pada suatu jalur atau jalan selama 1 (satu) jam, dalam keadaan jalan dan lalu-lintas yang mendekati ideal dapat dicapai. Besarnya kapasitas jalan dapat dijabarkan sebagai berikut

$$C = Co \times FCw \times FCsp \times FCsf \times FCcs$$

dimana :

C = kapasitas ruas jalan (SMP/Jam)

Co = kapasitas dasar

FCw = faktor penyesuaian kapasitas untuk lebar jalur lalu-lintas

$FCsp$ = faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisahan arah

$FCsf$ = faktor penyesuaian kapasitas untuk hambatan samping

$FCcs$ = faktor penyesuaian kapasitas untuk ukuran kota.

ketentuan standar ukur berdasarkan keterangan diatas dapat dilihat pada beberapa tabel berikut :

a) Kapasitas Dasar (Co)

Ketentuan pada kapasita dasar berdasarkan tipe jalan pada keterangan diatas dapat kita lihat pada tabel berikut :

Tabel 3
Ketentuan Nilai Pada Penentuan Kapasitas Dasar (Co)

Tipe Jalan	Kapasitas Dasar (smp/jam)	Keterangan
4 Lajur bermedian atau jalan satu arah	1650	Per Lajur
4 lajur tak bermedian	1500	Per Lajur

2 lajur tak bermedian	2900	Total di kedua lajur
-----------------------	------	----------------------

Sumber : (MKJI, 1997)

b) Pengaruh Faktor Lebar Lajur (FCw)

Pengaruh faktor lebar jalan berdasarkan tipe dan lebar jalan dapat kita lihat pada tabel berikut :

Tabel 4 Ketentuan Nilai Pada Pengaruh Lebar Jalur Jalan (FCw)

Tipe Jalan	Lebar Jalan Efektif, Wc (m)	FCw (km/jam)
4 Lajur bermedian atau jalan satu arah	Per lajur	
	3,00	0,92
	3,25	0,96
	3,50	1,00
	3,75	1,04
	4,00	1,08
4 lajur tak bermedian	Per Lajur	
	3,00	0,91
	3,25	0,95
	3,50	1,00
	3,75	1,05
	4,00	1,09
2 lajur tak bermedian	Total	
	5	0,56
	6	0,87
	7	1,00
	8	1,14
	9	1,25
	10	1,29
	11	1,34

Sumber : (MKJI, 1997)

c) Faktor Pengaruh Distribusi Arah (FCsp)

Nilai faktor penyesuaian pemisah arah untuk jalan dua lajur dua arah dan empat lajur dua arah tak terbagi dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 5 Ketentuan Nilai Faktor Pengaruh Distribusi Arah

SP %		50-50	55-45	60-40	65-35	70-30
FS _{sp}	2 lajur (2/2)	1.00	0.97	0.94	0.91	0.88
	4 lajur (4/2)	1.00	0.985	0.97	0.955	0.94

Sumber : (MKJI, 1997)

d) Faktor Pengaruh Hambatan Samping (FCsf)

Ketentuan nilai faktor pengaruh hambatan samping dapat kita lihat pada tabel berikut :

Tabel 6
Ketentuan Nilai Faktor Hambatan Samping

Tipe Jalan	Hambatan Samping	Faktor Pengaruh Hambatan Sampin dan Lebar Bahu			
		Rata-Rata Efektif Lebar Bahu Ws (m)			
		≤ 0.5 m	1.0 m	1.5 m	≥ 2.0 m
4 lajur bermedian (4/2 D)	Sangat rendah	0.96	0.98	1.01	1.03
	Rendah	0.94	0.97	1.00	1.02
	Sedang	0.92	0.95	0.98	1.00
	Tinggi	0.88	0.92	0.95	0.98
	Sangat Tinggi	0.84	0.88	0.92	0.96
4 jalur tak bermedian (4/2 UD)	Sangat rendah	0.96	0.99	1.01	1.03
	Rendah	0.94	0.97	1.00	1.02
	Sedang	0.92	0.95	0.98	1.00
	Tinggi	0.87	0.91	0.94	0.98
	Sangat Tinggi	0.80	0.86	0.90	0.95
2 jalur tak bermedian (2/2 UD) atau jalan satu arah	Sangat rendah	0.94	0.96	0.99	1.01
	Rendah	0.92	0.94	0.97	1.00
	Sedang	0.89	0.92	0.95	0.98
	Tinggi	0.82	0.86	0.90	0.95
	Sangat Tinggi	0.73	0.79	0.85	0.91

Sumber : (MKJI, 1997)

e) Faktor Pengaruh Ukuran Kota (FCcs)

Ketentuan nilai faktor pengaruh ukuran kota dapat kita lihat pada tabel berikut :

Tabel 7 Ketentuan Nilai Faktor Pengaruh Kota

Ukuran Kota	Jumlah Penduduk (Juta)	Faktor Pengaruh Ukuran Kota
Sangat Kecil	< 0,1	0,86
Kecil	0,1 – 0,5	0,90
Sedang	0,5 – 1,0	0,94
Besar	1,0 - 3,0	1,00

Sangat Besar	> 3,0	1,04
--------------	-------	------

Sumber : (MKJI, 1997)

f) Derajat Kejenuhan

Tingkat pelayanan jalan saling berhubungan dan berkaitan dengan kecepatan dan derajat kejenuhan (DS) berikut rincian tingkat pelayanan jalan (Kategori A-F) yang didasarkan pada tingkat kecepatan rata-rata.

Adapun persamaan derajat kejenuhan yakni sebagai berikut;

$$DS = \frac{Q}{C}$$

Keterangan :

DS = Derajat Jenuh

Q = Volume lalu lintas (smp/jam)

C = Kapasitas Kota

3. Tingkat Pelayanan Ruas Jalan

Terdapat dua definisi tentang tingkat pelayanan suatu ruas jalan perkotaan yakni;

a. Tingkat Pelayanan (tergantung arus)

Hal ini berkaitan dengan kecepatan operasional atau fasilitas jalan, tergantung pada perbandingan antara ruas terhadap kapasitas. Oleh karena itu, tingkat pelayanan suatu jalan tergantung pada ruas arus lalu lintas. Definisi ini digunakan oleh *hinghamway capacity manual* mempunyai 6 buah tingkat pelayanan yaitu :

A : arus bebas

B : arus stabil untuk jalan kota

C : arus stabil untuk jalan perkotaan

D : arus mulai tidak stabil

E : arus tidak stabil (tersendat-sendat)

b. Tingkat Pelayanan (tergantung fasilitas)

Tingkat pelayanan jalan berdasarkan nilai derajat kejenuhan berorientasi pada penggolongan tingkat pelayanan dapat kita lihat pada tabel berikut :

Tabel 8 Tingkat Pelayanan Jalan dan Nilai Volume Kapasitas Rasio (VCR) /DS

Tingkat Pelayanan	Karakteristik	VCR
A	Kondisi arus bebas dengan kecepatan tinggi, pengemudi dapat memilih kecepatan yang diinginkan tanpa hambatan	0,00 - 0,20
B	Arus stabil, tetapi kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas, pengemudi memilih kebebasan cukup untuk memilih kecepatan.	0,20 - 0,44
C	Arus stabil tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan, pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatan.	0,45 - 0,74
D	Arus tidak mendekati stabil, kecepatan masih dikendalikan, V/C masih dapat ditolelir.	0,75 - 0,84
E	Volume lalu lintas mendekati/berada pada kapasitas, arus tidak stabil, kecepatan kadang terhenti.	0,85 - 1,00
F	Arus yang dipaksakan atau macet, kecepatan rendah, volume dibawah kapasitas, antrian panjang dan terjadi hambatan yang besar.	>1,00

Sumber : (MKJI, 1997)

D. Pengertian Evaluasi

Evaluasi merupakan bagian dari sistem manajemen yaitu perencanaan, organisasi, pelaksanaan, monitoring dan evaluasi. Tanpa evaluasi, maka tidak akan diketahui bagaimana kondisi objek evaluasi tersebut dalam rancangan, pelaksanaan serta hasilnya. Istilah evaluasi sudah menjadi kosa kata dalam bahasa Indonesia, akan tetapi kata ini adalah kata serapan dari bahasa Inggris yaitu

evaluation yang berarti penilaian atau penaksiran (Echols dan Shadily, 2000 : 220). Sedangkan menurut pengertian istilah “evaluasi merupakan kegiatan yang terencana untuk mengetahui keadaan sesuatu obyek dengan menggunakan instrumen dan hasilnya dibandingkan dengan tolak ukur untuk memperoleh kesimpulan” (Yunanda : 2009).

Pengertian evaluasi menurut Charles O. Jones dalam Aprilia (2009) adalah kegiatan yang dapat menyumbangkan pengertian yang besar nilainya dan dapat pula membantu penyempurnaan pelaksanaan kebijakan beserta perkembangannya. Pengertian tersebut menjelaskan bahwa kegiatan evaluasi dapat mengetahui apakah pelaksanaan suatu program sudah sesuai dengan tujuan utama, yang selanjutnya kegiatan evaluasi tersebut dapat menjadi tolak ukur apakah suatu kebijakan atau kegiatan dapat dikatakan layak diteruskan, perlu diperbaiki atau dihentikan kegiatannya. Menurut Hasan Shadily (1983) kata evaluasi berasal dari bahasa Inggris *evaluation* yang berarti penilaian atau penaksiran. Evaluasi adalah proses penilaian, bisa menjadi netral, positif atau negatif atau merupakan gabungan dari keduanya. Saat sesuatu dievaluasi biasanya orang yang mengevaluasi mengambil keputusan tentang nilai atau manfaatnya.

Menurut Worthen dan Sanders (1979 : 1) evaluasi adalah mencari sesuatu yang berharga (*worth*). Sesuatu yang berharga tersebut dapat berupa informasi tentang suatu program, produksi serta alternatif prosedur tertentu. Karenanya evaluasi bukan merupakan hal baru dalam kehidupan manusia sebab hal tersebut senantiasa mengiringi kehidupan seseorang. Seorang manusia yang telah mengerjakan suatu hal, pasti akan menilai apakah yang dilakukannya tersebut

telah sesuai dengan keinginannya semula. Sedangkan menurut Suharsimi Arikunto (2004 : 1). Evaluasi adalah kegiatan untuk mengumpulkan informasi tentang bekerjanya sesuatu, yang selanjutnya informasi tersebut digunakan untuk menentukan alternatif yang tepat dalam mengambil keputusan. Fungsi utama evaluasi dalam hal ini adalah menyediakan informasi-informasi yang berguna bagi pihak *decision maker* untuk menentukan kebijakan yang akan diambil berdasarkan evaluasi yang telah dilakukan.

Menurut PP No 39 Tahun 2006, evaluasi adalah rangkaian kegiatan membandingkan realisasi masukan (input), keluaran (Output), dan hasil (outcome) terhadap rencana dan standar. Tata cara pengendalian dan evaluasi pelaksanaan rencana pembangunan, di dalam pelaksanaannya, kegiatan evaluasi dapat dilakukan pada berbagai tahapan yang berbeda, yaitu;

1. Evaluasi pada Tahap Perencanaan (ex-ante), yaitu evaluasi dilakukan sebelum ditetapkan rencana pembangunan dengan tujuan untuk memilih dan menentukan skala prioritas dari berbagai alternatif dan kemungkinan cara mencapai tujuan yang telah dirumuskan sebelumnya;
2. Evaluasi pada Tahap Pelaksanaan (on-going), yaitu evaluasi dilakukan pada saat pelaksanaan rencana pembangunan untuk menentukan tingkat kemajuan pelaksanaan rencana dibandingkan dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya, dan
3. Evaluasi pada Tahap Pasca-Pelaksanaan (ex-post), yaitu evaluasi yang dilaksanakan setelah pelaksanaan rencana berakhir, yang diarahkan untuk melihat apakah pencapaian (keluaran/hasil/dampak) program mampu

mengatasi masalah pembangunan yang ingin dipecahkan. Evaluasi ini digunakan untuk menilai efisiensi (keluaran dan hasil dibandingkan masukan), efektivitas (hasil dan dampak terhadap sasaran), ataupun manfaat (dampak terhadap kebutuhan) dari suatu program.

1. Tujuan dan Fungsi Evaluasi

Setiap kegiatan yang dilaksanakan pasti mempunyai tujuan, demikian juga dengan evaluasi. Menurut Arikunto (2002 : 13), ada dua tujuan evaluasi yaitu tujuan umum dan tujuan khusus. Tujuan umum diarahkan kepada program secara keseluruhan, sedangkan tujuan khusus lebih difokuskan pada masing-masing komponen.

Menurut Crawford (2000 ; 30), tujuan dan atau fungsi evaluasi adalah :

- a) Untuk mengetahui apakah tujuan-tujuan yang telah ditetapkan telah tercapai dalam kegiatan.
- b) Untuk memberikan objektivitas pengamatan terhadap perilaku hasil.
- c) Untuk mengetahui kemampuan dan menentukan kelayakan.
- d) Untuk memberikan umpan balik bagi kegiatan yang dilakukan.

Pada dasarnya tujuan akhir evaluasi adalah untuk memberikan bahan-bahan pertimbangan untuk menentukan/membuat kebijakan tertentu, yang diawali dengan suatu proses pengumpulan data yang sistematis.

2. Teknik Evaluasi

Untuk membuat sebuah keputusan yang merupakan tujuan akhir dari proses evaluasi diperlukan data yang akurat. Untuk memperoleh data yang akurat diperlukan teknik dan instrumen yang valid dan reliabel. Secara garis besar

evaluasi dapat dilakukan dengan menggunakan teknik tes dan teknik non tes (*alternative test*).

Hisyam Zaini, dalam Qomari (2008 : 8), mengelompokkan tes sebagai berikut:

- a) Menurut bentuknya; secara umum terdapat dua bentuk tes, yaitu tes objektif dan tes subjektif. Tes objektif adalah bentuk tes yang diskor secara objektif. Disebut objektif karena kebenaran jawaban tes tidak berdasarkan pada penilaian (*judgement*) dari korektor tes. Tes bentuk ini menyediakan beberapa *option* untuk dipilih peserta tes, yang setiap butir hanya memiliki satu jawaban benar. Tes subjektif adalah tes yang diskor dengan memasukkan penilaian (*judgement*) dari korektor tes.
- b) Menurut ragamnya; tes esai dapat diklasifikasi menjadi tes esai terbatas (*restricted essay*), dan tes esai bebas (*extended essay*). Teknik non tes dalam evaluasi terbagi menjadi beberapa macam, di antaranya adalah: angket (*questionnaire*), wawancara (*interview*), pengamatan (*observation*), skala bertingkat (*rating scale*), *sosiometri*, *paper*, *portofolio*, kehadiran (*presence*), penyajian (*presentation*), dan partisipasi (*participation*).

3. Pendekatan-pendekatan Evaluasi

Evaluasi memiliki tujuan-tujuan alternatif dan tujuan-tujuan tersebut mempengaruhi evaluasi suatu program atau kegiatan. Mengetahui pandangan-pandangan yang beraneka ragam dan mengetahui bahwa tidak semua evaluator setuju pada pendekatan tersebut dalam melakukan evaluasi suatu program atau

suatua kegiatan. Ada beberapa pendekatan umum dalam melakukan evaluasi, yaitu:

a) Pendekatan *objective oriented approach*

Fokus pada pendekatan tertuju kepada program atau proyek dan seberapa jauh tujuan itu tercapai. Pendekatan ini membutuhkan kontak intensif dengan pelaksana program/proyek yang bersangkutan.

b) Pendekatan *three dimensional cube* atau *Hammond's evaluation approach*

Pendekatan *Hammond* melihat dari tiga dimensi yaitu *instruction* (karateristik pelaksanaan, isi, topik, metode, fasilitas, dan organisasi program ataua proyek), *institution* (karakteristik individual peserta, instruktur, administrasi sekolah/kampus/organisasi), dan *behavioral objective* (tujuan program itu sendiri, sesuai dengan taksonomi Bloom, meliputi tujuan kognitif, afektif dan psikomotor).

c) Pendekatan *management oriented approach*

Fokus dari pendekatan ini adalah sistem dengan model CIPP: *context-input-proses-product*. Karena pendekatan ini melihat program/proyek sebagai suatu sistem sehingga jika tujuan program tidak tercapai, bisa dilihat di proses bagian mana yang perlu ditingkatkan.

d) Pendekatan *goal free evaluation*

Berbeda dengan tiga pendekatan di atas, pendekatan ini tidak berfokus kepada tujuan atau pelaksanaan program/proyek, melainkan berfokus pada efek sampingnya, bukan kepada apakah tujuan yang diinginkan dari

pelaksana program atau proyek terlaksana atau tidak. Evaluasi ini biasanya dilaksanakan oleh evaluator eksternal.

e) Pendekatan *consumer oriented approach*

Dalam pendekatan ini yang dinilai adalah kegunaan materi seperti *software*, buku, silabus. Mirip dengan pendekatan kepuasan konsumen di ilmu Pemasaran, pendekatan ini menilai apakah materi yang digunakan sesuai dengan penggunaannya, atau apakah diperlukan dan penting untuk program/proyek yang dituju.

f) Pendekatan *expertise oriented approach*

Dalam pendekatan ini, evaluasi dilaksanakan secara formal atau informal, dalam artian jadwal dispesifikasikan atau tidak dispesifikasikan, standar penilaian dipublikasikan atau tidak dipublikasikan. Proses evaluasi bisa dilakukan oleh individu atau kelompok. Pendekatan ini merupakan pendekatan tertua di mana evaluator secara subyektif menilai kegunaan suatu program atau proyek.

g) Pendekatan *adversary oriented approach*

Dalam pendekatan ini, ada dua pihak evaluator yang masing-masing menunjukkan sisi baik dan buruk, disamping ada juri yang menentukan argumen evaluator mana yang diterima. Untuk melakukan pendekatan ini, evaluator harus tidak memihak, meminimalkan bias individu dan mempertahankan pandangan yang seimbang.

h) Pendekatan *naturalistic and participatory approach*

Pelaksana evaluasi dengan pendekatan ini bisa para *stakeholder*. Hasil dari evaluasi ini beragam, sangat deskriptif dan induktif. Evaluasi ini menggunakan data beragam dari berbagai sumber dan tidak ada standar rencana evaluasi. Kekurangan dari pendekatan evaluasi ini adalah hasilnya tergantung siapa yang menilai (Salehudin, 2009 : 5-7).

Berbagai pendekatan untuk mengevaluasi suatu program atau proyek diterapkan untuk mendapatkan keefektifan dan keefisienan program atau proyek tersebut baik secara internal yaitu pihak pengembang atau pengelola, maupun secara eksternal yaitu pengguna. Bentuk-bentuk pendekatan evaluasi yang telah ada harus terus dikembangkan untuk meningkatkan kepuasan pengguna sebagai tujuan utama suatu program dijalankan.

E. Pengertian Pasar

Menurut Peraturan Presiden No. 112 Tahun 2007, pasar adalah area tempat jual beli barang dengan jumlah penjual lebih dari satu baik yang disebut sebagai pusat perbelanjaan, pasar tradisional, pertokoan, mall, plasa, pusat perdagangan maupun sebutan lainnya. Seperti yang dinyatakan oleh Basu Swasta dalam Kholis, dkk (1995: 20) bahwa pasar adalah orang-orang yang mempunyai keinginan untuk puas, uang untuk belanja, dan kemauan untuk membelanjakannya. Pengkategorian pasar tradisional dan pasar modern sebenarnya baru muncul belakangan ini ketika mulai bermunculnya pasar *swalayan*, *supermarket*, *hypermarket* dan sebagainya.

Menurut beberapa definisi pasar di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa pasar dalam arti sempit adalah tempat permintaan dan penawaran bertemu,

dalam hal ini lebih condong ke arah pasar tradisional. Lain dari itu dalam arti luas adalah proses transaksi antara permintaan dan penawaran, dalam hal ini lebih condong ke arah pasar modern. Secara umum pasar merupakan tempat pertemuan antara penjual dan pembeli.

Pasar secara fisik adalah tempat pemusatan beberapa pedagang tetap dan tidak tetap yang terdapat pada suatu ruangan terbuka atau tertutup atau sebagian badan jalan. Selanjutnya pengelompokkan para pedagang eceran tersebut menempati bangunan-bangunan dengan kondisi bangunan temporer, semi permanen ataupun permanen (Sujarto dalam Sulistyowati,1999). Di pasar antara penjual dan pembeli akan melakukan transaksi. Transaksi menurut Skousen dan Stice (2007: 71) adalah pertukaran barang dan jasa antara (baik individu, perusahaan-perusahaan dan organisasi lain) kejadian lain yang mempunyai pengaruh ekonomi atas bisnis.

Berdasarkan pengertian pasar sebagaimana telah dikemukakan di awal, yakni tempat bertemunya pembeli dan penjual, maka dapat dilihat secara umum instrumen pasar terdiri dari perspektif pengelola, maka pasar di satu sisi dapat dilaksanakan oleh pemerintah dan dapat juga dilaksanakan oleh pihak swasta. Dilihat dari instrument pengelolaan ini, yang digolongkan dengan pasar modern adalah seperti Mall, Plaza, Supermarket maupun Mega Market. Baik pemerintah maupun swasta sebagai pengelola pasar, menawarkan tempat berjualan dimaksud kepada pedagang dan melaksanakan perawatan pasar (Bustaman, 1999).

1. Jenis Pasar Menurut Cara Transaksinya

Menurut cara transaksinya, jenis pasar dibedakan menjadi 2, yaitu pasar tradisional dan pasar modern.

a) Pasar Tradisional

Menurut Peraturan Presiden RI No. 112 Tahun 2007, pasar tradisional adalah pasar yang dibangun dan dikelola oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, Swasta, Badan Usaha Milik Negara dan Badan Usaha Milik Daerah termasuk kerjasama dengan swasta dengan tempat usaha berupa toko, kios, los, dan tenda yang dimiliki/dikelola oleh pedagang kecil, menengah, swadaya masyarakat atau koperasi dengan usaha skala kecil, modal kecil, dan dengan proses jual beli barang dagangan melalui tawar menawar. Lebih lanjut menurut Perpres tersebut, pasar tradisional boleh berlokasi pada setiap sistem jaringan jalan, termasuk sistem jaringan jalan lokal atau jalan lingkungan pada kawasan pelayanan bagian kota/kabupaten atau lokal atau lingkungan perumahan di dalam kota atau kabupaten.

Pasar tradisional adalah pasar yang dikelola dengan manajemen yang lebih tradisional dan simpel daripada pasar modern, umumnya pasar tradisional tersebut terdapat di pinggiran perkotaan/jalan atau lingkungan perumahan. Sinaga (2004) dalam makalahnya yang disampaikan pada saat Bahan Pertemuan Nasional Tentang Pengembangan Pasar Tradisional, menyatakan bahwa pasar tradisional di antaranya yaitu warung rumah tangga, warung kios, pedagang kaki lima dan sebagainya. Barang yang dijual di sini hampir sama seperti barang-barang yang

dijual di pasar modern dengan variasi jenis yang beragam. Pasar tradisional saat ini cenderung menjual barang-barang lokal saja dan jarang ditemui barang impor.

Barang yang dijual dalam pasar tradisional cenderung sama dengan pasar modern, maka barang yang dijual pun mempunyai kualitas yang relatif sama terjaminnya dengan barang-barang di pasar modern. Secara kuantitas, pasar tradisional umumnya mempunyai persediaan barang yang jumlahnya sedikit sesuai dengan modal yang dimiliki pemilik atau permintaan dari konsumen. Dari segi harga, pasar tradisional tidak memiliki label harga yang pasti karena harga disesuaikan dengan besarnya keuntungan yang diinginkan oleh setiap pemilik usaha sendiri-sendiri. Selain itu, harga pasar selalu berubah-ubah, sehingga bila menggunakan label harga lebih repot karena harus mengganti-ganti label harga sesuai dengan perubahan harga yang ada di pasar.

Tipe pasar tradisional sebenarnya sangatlah beragam jenisnya, dan dalam pertumbuhannya telah berlangsung lama. Masing-masing pasar memantapkan peran, fungsi serta bentuknya sendiri-sendiri. Bila umumnya mereka berfungsi sebagai pasar pengecer, di kota-kota beberapa pasar berkembang menjadi pasar pengumpul, sementara di kota-kota besar menjadi grosir. Beberapa pasar ada yang mengkhususkan pada penjualan komoditi tertentu, seperti hewan/ ternak, buah dan sebagainya. Waktu kegiatan perdagangannya pasar tradisional ini dikenal adanya pasar harian dan periodik sesuai dengan kebutuhan masyarakat setempat akan komoditas pasar yang tidak selalu harus dipenuhi setiap hari.

b) Pasar Modern

Pasar modern adalah pasar yang dikelola dengan manajemen modern, umumnya terdapat di kawasan perkotaan, sebagai penyedia barang dan jasa dengan mutu dan pelayanan yang baik kepada konsumen (umumnya anggota masyarakat kelas menengah ke atas). Seperti yang dinyatakan oleh Sinaga (2004) dalam makalahnya pada Bahan Pertemuan Nasional Tentang Pengembangan Pasar Tradisional menyatakan contoh pasar modern antara lain mall, *supermarket*, *departement store*, *shopping centre*, waralaba, toko mini *swalayan*, pasar serba ada, toko serba ada dan sebagainya. Toko modern kecil, seperti Mini *Swalayan/Minimarket* adalah sarana/tempat usaha untuk melakukan penjualan barang-barang kebutuhan sehari-hari secara eceran langsung kepada pembeli akhir dengan cara *swalayan* yang luas lantai usahanya kurang dari 400 m². (Perda No.02/2009 Bab I mengenai Toko Modern).

Barang yang dijual di pasar modern memiliki variasi jenis yang beragam. Selain menyediakan barang-barang lokal, pasar modern juga menyediakan barang impor. Barang yang dijual mempunyai kualitas yang relatif lebih terjamin karena melalui penyeleksian terlebih dahulu secara ketat sehingga barang yang rijk/tidak memenuhi persyaratan klasifikasi akan ditolak. Secara kuantitas, pasar modern umumnya mempunyai persediaan barang di gudang yang terukur. Dari segi harga, pasar modern memiliki label harga yang pasti atau tercantum harga sebelum dan setelah dikenakan pajak.

Adanya penyedia barang dan jasa dengan mutu dan pelayanan yang baik kepada konsumen menyebabkan banyak orang mulai beralih ke pasar modern

untuk berbelanja kebutuhan sehari-hari. Menurut Sinaga (2004) dalam makalahnya pada Bahan Pertemuan Nasional Tentang Pengembangan Pasar Tradisional menyatakan macam-macam pasar modern antara lain:

- a. *Minimarket*: gerai yang menjual produk-produk eceran seperti warung kelontong dengan fasilitas pelayanan yang lebih modern. Luas ruang *minimarket* adalah antara 50 m^2 sampai 200 m^2 .
- b. *Convenience store*: gerai ini mirip *minimarket* dalam hal produk yang dijual, tetapi berbeda dalam hal harga, jam buka, dan luas ruangan, dan lokasi. *Convenience store* ada yang dengan luas ruangan antara 200 m^2 hingga 450 m^2 dan berlokasi di tempat yang strategis, dengan harga yang lebih mahal dari harga *minimarket*.
- c. *Special store*: merupakan toko yang memiliki persediaan lengkap sehingga konsumen tidak perlu pindah toko lain untuk membeli sesuatu harga yang bervariasi dari yang terjangkau hingga yang mahal.
- d. *Factory outlet*: merupakan toko yang dimiliki perusahaan/pabrik yang menjual produk perusahaan tersebut, menghentikan perdagangan, membatalkan order dan kadang-kadang menjual barang kualitas nomor satu.
- e. *Distro (Distribution Store)*: jenis toko di Indonesia yang menjual pakaian dan aksesoris yang dititipkan oleh pembuat pakaian, atau diproduksi sendiri.
- f. *Supermarket*: mempunyai luas $300\text{-}1100 \text{ m}^2$ yang kecil sedang yang besar $1100\text{-}2300 \text{ m}^2$.

- g. Perkulakan atau gudang rabat: menjual produk dalam kuantitas besar kepada pembeli non-konsumen akhir untuk tujuan dijual kembali atau pemakaian bisnis.
- h. *Super store*: adalah toko serba ada yang memiliki variasi barang lebih lengkap dan luas yang lebih besar dari *supermarket*.
- i. *Hipermarket*: luas ruangan di atas 5000 m².
- j. Pusat belanja yang terdiri dua macam yaitu *mall* dan *trade center*.

F. Pengertian Pariwisata

Pengertian pariwisata menurut A.J Burkat dalam Damanik (2006), pariwisata adalah perpindahan orang untuk sementara dan dalam jangka waktu pendek ke tujuan-tujuan diluar tempat dimana mereka biasa hidup dan bekerja dan juga kegiatan-kegiatan mereka selama tinggal di suatu tempat tujuan. Menurut mathieson & Wall dalam Pitana dan Gyatri (2005), bahwa pariwisata adalah kegiatan perpindahan orang untuk sementara waktu ke destinasi diluar tempat tinggal dan tempat bekerjanya dan melaksanakan kegiatan selama di destinasi dan juga penyiapan-penyiapan fasilitas untuk memenuhi kebutuhan mereka.

Menurut pendapat yang dikemukakan oleh Youti, (1991:103). Pariwisata berasal dari dua kata yaitu Pari dan Wisata. Pari dapat diartikan sebagai banyak, berkali-kali, berputar-putar atau lengkap. Sedangkan Wisata dapat diartikan sebagai perjalanan atau bepergian yang dalam hal ini sinonim dengan kata "*reavel*" dalam bahasa Inggris. Sedangkan berdasarkan Undang-undang No. 10 Tahun 2009 tentang kepariwisataan, bahwa keadaan alam, flora, dan fauna sebagai karunia tuhan yang maha esa, serta peninggalan sejarah, seni, dan juga budaya yang

dimiliki bangsa Indonesia merupakan sumber daya dan modal pembangunan kepariwisataan untuk peningkatan kemakmuran dan kesejahteraan rakyat sebagaimana terkandung dalam Pancasila dan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Dalam World Tourism Organization (WTO) (Pitana dalam Wahid, 2015), pariwisata adalah kegiatan seseorang yang bepergian atau tinggal di suatu tempat di luar lingkungannya yang biasa dalam waktu tidak lebih dari satu tahun secara terus menerus, untuk kesenangan, bisnis ataupun tujuan lainnya. Menurut Yoeti dalam Anindita (2015), Pariwisata adalah suatu aktivitas manusia yang dilakukan secara sadar yang mendapat pelayanan secara bergantian diantara orang-orang dalam suatu negara itu sendiri atau diluar negeri, meliputi pendiaman orang-orang dari daerah lain untuk sementara waktu mencari kepuasan yang beraneka ragam dan berbeda dengan apa yang dialaminya, dimana ia memperoleh pekerjaan tetap.

Spillane dalam Wahid (2015), Pariwisata adalah perjalanan dari satu tempat ke tempat lain, bersifat sementara, dilakukan perorangan maupun kelompok, sebagai usaha mencari keseimbangan atau keserasian dan kebahagiaan dengan lingkungan hidup dalam dimensi sosial, budaya, alam, dan ilmu. Hakikatnya berpariwisata adalah suatu proses kepergian sementara dari seseorang atau menuju tempat lain di luar tempat tinggalnya. Dorongan kepergiannya adalah karena berbagai kepentingan, baik karena kepentingan ekonomi, sosial, kebudayaan, politik, agama, kesehatan maupun kepentingan lain seperti sekedar ingin tahu, menambah pengalaman ataupun untuk belajar (Suwantoro dalam Kurniawan, 2015).

1. Kebijakan Pengembangan Pariwisata

Kebijakan Pengembangan Pariwisata terdiri dari 4 (empat) Kebijakan, antara lain:

1) Kebijakan Pokok

- a) Mewadahi, membangun dan juga mengembangkan manfaat potensi pariwisata sebagai kegiatan ekonomi yang bisa menciptakan lapangan kerja.
- b) Meningkatkan kemampuan dan juga keterampilan aparatur serta pemberdayaan tugas dan fungsi organisasi daripada sebagai fasilitator regulator yang bisa menjadi pengembangan pariwisata.
- c) Meningkatkan kesempatan berusaha dan keterlibatan seorang dalam mengembangkan kawasan wisata.
- d) Mengantarakan kerjasama pariwisata antar daerah dan juga dunia usaha.

2) Kebijakan Spasial Pariwisata

- a) Memberikan arahan yang jelas agar bisa menjadi pengembangan pariwisata berdasarkan Karakteristik keruanga melalui zonasi pengembangan.
- b) Untuk kemudahan pembangunan dan pengolahan yang perlu dilakukan adalah pengelompokan obyek daya tarik wisata pada Satuan Kawasan Wisata (SKW). Satuan-satuan kawasan wisata tersebut merupakan kawasan yang memiliki pusat-pusat kegiatan wisatawan agar mempunyai keterkaitan sirkuit atau jalur wisata.

- c) Melakukan urutan proiritas pengembangan satuan kawasan wisata dengan memperhatikan dampknya terhadap perkembangan obyek dan juga daya tarik wisata.

3) Kebijakan Pengembangan Obyek dan Daya Tarik Wisata

- a) Pengembangan obyek dan daya tarik wisata menyangkut aspek pemanfaatan dan penegndalian yang satu dengan yang lainnya merupakan satu kesatuan yang terintegrasi oleh karenanya pembangunan obyek dan daya tarik wisata harus sesuai dengan dasar-dasar pada sistem perencanaan.
- b) Pengembangan obyek dan daya tarik wisata dilakukan dengan dasar pendekatan pembangunan Satuan Kawaan Wisata dengan nuansa nilai agama, budaya estetika dan moral yang dianut oleh masyarakat.
- c) Penegmbangan obyek dan daya tarik wisata dilakukan sesuai dengan mekanisme pasar dan meliputi wisata alam, wisata budaya, wisata minat khusu, wisata pantai dan juga wisata petualanagan.

4) Kebijakan Pengembangan Sarana dan Prasarana Wisata

- a) Menyiapkan sistem perencanaan Tata Ruang Kawasan Wisata.
- b) Meningkatkan aksesibilitas ke kawasan wisata
- c) Pemenuhan fasilitas standar (fasilitas kesehatan, keamanan, kebersihan, komunikasi) di kawasan wisata sesuai dengan kebutuhan.
- d) Menarik investor untuk membangun akomodasi dan juga fasilitas penunjang lainnya.

2. Sarana dan Prasarana Pariwisata

Sarana dan prasarana pariwisata merupakan salah satu indikator perkembangan pariwisata. Sarana atau prasarana dapat diartikan sebagai proses tanpa hambatan dari pengadaan dan juga peningkatan hotel, restoran, tempat hiburan dan sebagainya serta prasarana jalan dan transportasi yang lancar dan juga bisa terjangkau oleh wisatawan. Tim Peneliti PMB-LIPI (2006:339).

a) Sarana Pariwisata

Sarana kepariwisataan (*tourism infrastructure*) adalah semua fasilitas yang memungkinkan agar prasarana kepariwisataan dapat hidup dan juga berkembang serta dapat memberikan pelayanan kepada para wisatawan yang berkinjung ke tempat wisata dan juga memenuhi kebutuhan mereka yang beraneka ragam. Sarana pariwisata merupakan kelengkapan daerah tujuan wisata yang di perlukan untuk melayani kebutuhan wisatawan dalam menikmati perjalanan wisatanya, Suwantoro (2004:22).

Pembangunan sarana wisata didalam daerah tujuan wisata maupun objek wisata tertentu harus disesuaikan dengan kebutuhan wisata baik itu secara kuantitatif maupun kualitatif. Sarana pariwisata secara kualitatif menunjukan pada jumlah sarana wisata yang harus disediakan, dan secara kuantitatif yang menunjukan pada mutu pelayanan yang telah diberikan dan yang tercermin pada kepuasan wisatawan yang memperoleh pelayanan. Dalam hubungannya dengan jenis pelayanan sarana wisata di daerah tujuan wisata telah disusun pada suatu standar wisata yang baku, baik itu secara nasional dan juga secara internasional, sehingga penyediaan sarana pariwisata tinggal memilih atau menentukan jenis dan

juga kualitas yang akan disediakan. Menurut Lothar A. Kreck dalam (Yoeti, 1996:197) Sarana produk kepariwisataan yaitu semua bentuk perusahaan yang dapat memberikan pelayanan kepada wisatawan.

b) Prasarana Pariwisata

Prasarana (*infrastructures*) adalah semua fasilitas yang dapat memungkinkan proses perekonomian bisa berjalan dengan lancar sedemikian rupa, sehingga dapat memudahkan manusia untuk dapat memenuhi kebutuhannya sendiri. Prasarana pariwisata adalah sebuah sumber daya alam dan juga sumber daya manusia yang bisa mutlak dibutuhkan oleh wisatawan dalam perjalanannya di daerah tujuan wisata, seperti jalan, listrik, air, telekomunikasi, terminal, jembatan, dan lain sebagainya. Suwanto (2004:21).

Lothar A. Kreck dalam bukunya Internasional Tourism dalam Yoeti (1996:186). Membagi prasarana kepariwisataan menjadi 3 (tiga) bagian, diantaranya adalah :

a. *Receptive Tourist Plan*

Receptive Tourist Plan adalah segala sesuatu tentang bentuk badan usaha atau organisasi yang kegiatannya khusus untuk mempersiapkan kedatangan para wisatawan pada suatu daerah wisata.

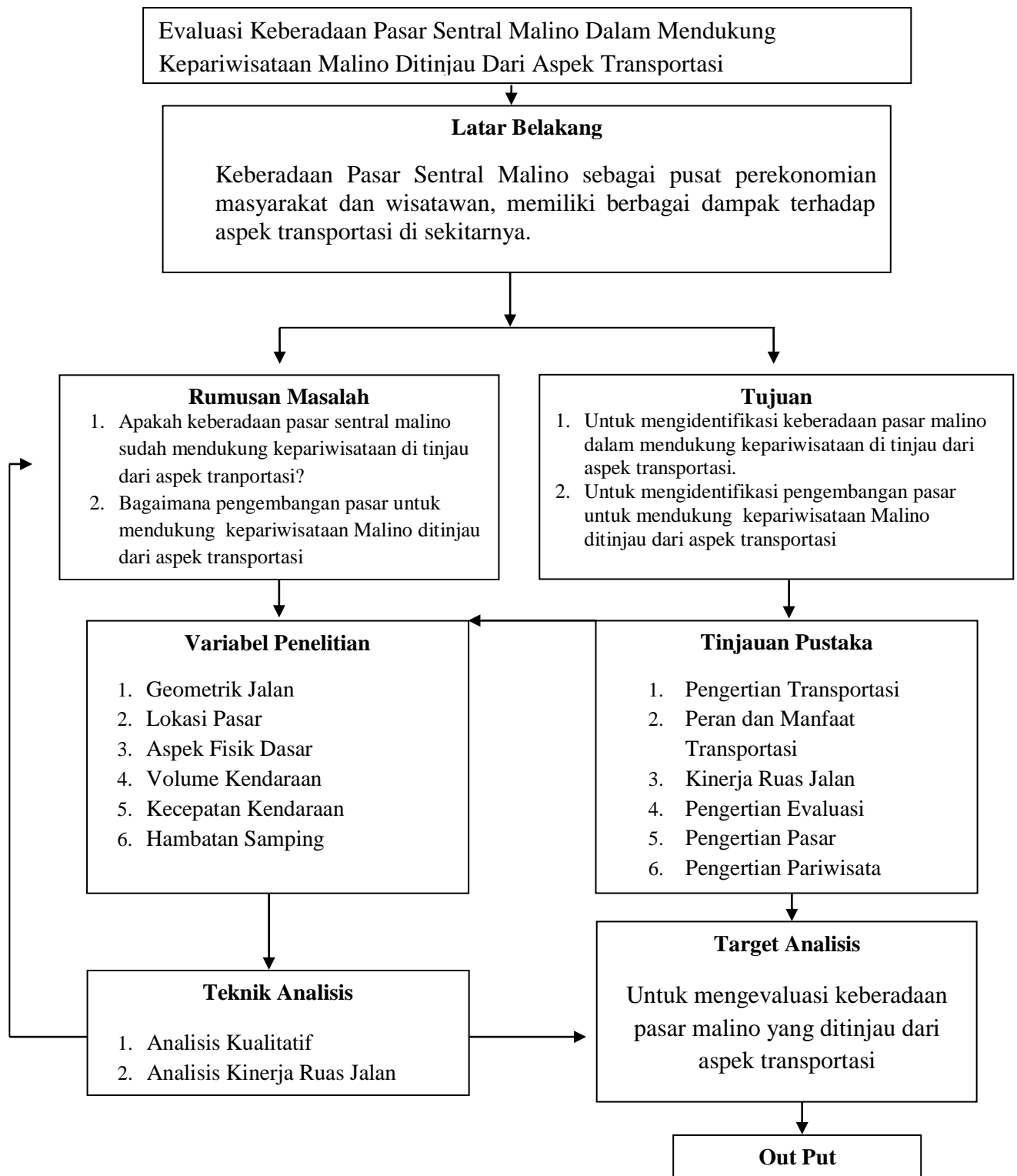
b. *Residential tourist plan*

Residential tourist plan adalah semua fasilitas yang dapat menampung kedatangan para wisatawan untuk menginap dan tinggal di daerah tujuan wisata untuk sementara waktu.

c. *Recreative and sportive plan*

Recreative and sportive plan adalah semua fasilitas yang dapat digunakan untuk tujuan rekreasi dan olahraga.

G. Kerangka Pikir



BAB III

METODE PENELITIAN

A. *Jenis Penelitian*

Dalam melakukan penelitian ini jenis penelitian yang digunakan berdasarkan rumusan masalah adalah jenis penelitian kuantitatif. Metode penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu. Teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara random, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan (Sugiyono, 2012: 7)

B. *Lokasi Penelitian*

Adapun batasan lokasi penelitian dilakukan di koridor Jalan Sultan Hasanuddin, Kecamatan Tinggi Moncong, Kabupaten Gowa. Di Ruasa jalan Pasar Sentral Malino yang terdapat aktifitas perdagangan, juga sebagai jalan yang menghubungkan Kabupaten Gowa dan Kabupaten Sinjai.

C. *Waktu Penelitian*

Penelitian ini dilaksanakan kurang lebih 3 bulan. Yang dimulai pada bulan Mei 2019 hingga Juli 2019. Survey dilaksanakan selama dua hari yaitu hari sabtu dan hari minggu yang mewakili hari libur dan aktivitas pasar. Penelitian dilakukan pada pukul 07.00 – 10.00 dan 15.00 – 17.00 yang merupakan waktu aktivitas perdagangan dan pariwisata.

D. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi adalah seluruh unit atau individu dalam ruang lingkup yang ingin diteliti. Populasi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah aktivitas Pasar Sentral Malino dalam Menunjang Kepariwisata Malino di koridor Jalan Sultan Hasanuddin.

2. Sampel

Sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut, ataupun bagian kecil dari anggota populasi yang akan diteliti. Berdasarkan metode analisis yang digunakan, maka sampel penelitian yang akan dikumpulkan adalah sebagai berikut :

- a. Pasar Sentral Malino yang melakukan aktifitas perdagangan dan aktifitas lalu lintas antara Kabupaten Gowa dan Kabupaten Sinjai.
- b. Sampel waktu (hari) yang diambil dapat mewakili kondisi hari biasa dan kondisi hari libur. Dalam penelitian ini dilakukan pada hari jum'at sabtu dan hari ahad yang mewakili hari biasa dan hari libur.

E. Jenis dan Sumber Data

Adapun jenis dan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 9. Jenis dan Sumber Data Penelitian

Sasaran	Jenis data	Sumber	Instansi
Data geometrik jalan	<ul style="list-style-type: none"> • Lebar • Panjang 	Data Sekunder	BPS BAPPEDA
Data Hambatan	<ul style="list-style-type: none"> • Pejalan kaki 	Data	-

Sasaran	Jenis data	Sumber	Instansi
Sampling	<ul style="list-style-type: none"> • Kendaraan berhenti • Kendaraan lambat • Kendaraan keluar masuk 	Primer	
Data Karakteristik Lalu Lintas	<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah kendaraan • Waktu Tempuh Kendaraan 	Data Primer	-
Kondisi fisik Malino	<ul style="list-style-type: none"> • Kondisi administrasi • Kondisi geografis • Jumlah penduduk 	Data sekunder	BPS

Sumber: Penulis Tahun 2017

F. Metode Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data yang dibutuhkan sesuai dengan permasalahan di lokasi penelitian, maka dilakukan dengan cara sebagai berikut:

1. Observasi lapangan, yaitu teknik pengumpulan data untuk memperoleh data yang lebih akurat dan sekaligus mencocokkan data dari instansi terkait dengan data yang sebenarnya di lapangan, yaitu data ruas jalan dan lalu lintas, serta data jumlah kendaraan yang melakukan aktifitas lalu lintas di lokasi penelitian.
2. Pendataan instansi-instansi terkait, yaitu metode pengumpulan data melalui instansi terkait guna mengetahui data kualitatif dan kuantitatif baik dalam bentuk data statistik maupun dalam bentuk peta yang dikumpulkan dari berbagai dinas dan instansi.
3. Telaah pustaka, yaitu teknik pengumpulan data dengan menggunakan sumber-sumber dokumenter berupa literatur/referensi, laporan penelitian serupa, bahan seminar ataupun jurnal. Konsep-konsep teoritis dan operasional tentang ketentuan penelitian dan lain sebagainya, akan kita dapat

peroleh dari kepustakaan tanpa mempelajari bahan-bahan ini kita tidak dapat mencapai hasil yang memuaskan pada penelitian.

4. Studi Dokumentasi, untuk melengkapi data maka kita memerlukan informasi dari dokumentasi yang ada hubungannya dengan obyek yang menjadi studi. Caranya yaitu dengan dokumentasi foto.

G. Variabel Penelitian

Variabel dapat diartikan ciri dari individu, gejala, peristiwa yang dapat diukur secara kuantitatif ataupun kualitatif. Variabel dipakai dalam proses identifikasi ditentukan berdasarkan kajian teori yang dipakai. Semakin sederhana suatu rancangan penelitian semakin sedikit variabel penelitian yang digunakan. Adapun variabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu :

Tabel. 10
Variabel Penelitian

A. Kondisi Lalu Lintas	B. Aspek Lingkungan
Volume Lalu Lintas	Topografi
Hambatan Samping	Curah Hujan
Kecepatan	Jenis Tanah
Kapasitas Ruas Jalan	Tata Guna Lahan
Tingkat Pelayanan Jalan	

H. Metode Analisa Data

Adapun metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini berdasarkan rumusan masalah yaitu analisis kualitatif dan analisis kuantitatif, yaitu:

1. Analisis kualitatif dilakukan secara deskriptif yang diperoleh dari studi literatur yang didasarkan pada sifat dan kualitas data.

2. Analisis kuantitatif dilakukan dengan metode perhitungan matematika sesuai dengan kegunaannya, dalam penelitian ini digunakan yaitu:

Analisis kinerja lalu lintas

- 1) Volume Lalu Lintas

$$V = \frac{n}{T}$$

Keterangan :

V = Volume lalu lintas yang melewati suatu titik (smp/jam)

N = Jumlah kendaraan yang melewati suatu jalan (smp/jam)

T = Waktu pengamatan.

- 2) Kecepatan

$$V = \frac{s}{t}$$

Keterangan :

V = Kecepatan perjalanan

s = Jarak perjalanan

t = Waktu perjalanan

- 3) Kapasitas Ruas Jalan

$$C = C_0 \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS}$$

Keterangan :

C = Kapasitas ruas jalan (smp/jam)

C_0 = Kapasitas dasar (smp/jam)

FC_W = Faktor penyesuaian kapasitas untuk lebar jalur lalu lintas

FC_{SP} = Faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisahan arah

FC_{SF} = Faktor penyesuaian kapasitas untuk hambatan samping

FC_{CS} = Faktor penyesuaian kapasitas untuk ukuran kota.

4) Derajat Kejenuhan

$$DS = \frac{Q}{C}$$

Keterangan :

DS = Derajat kejenuhan (smp/jam)

Q = Arus lalu lintas (smp/jam)

C = Kapasitas jalan (smp/jam)

I. Definisi Operasional

Daftar definisi operasional yang digunakan dan berkaitan dengan penyusunan laporan penelitian ini yakni sebagai berikut:

1. Pasar merupakan sebuah tempat bertemunya pembeli dengan penjual guna melakukan transaksi ekonomi yaitu untuk menjual atau membeli suatu barang dan jasa atau sumber daya ekonomi dan berbagai faktor produksi yang lainnya.
2. Aktifitas Perdagangan, dalam penelitian ini yaitu hambatan samping yang ditimbulkan aktifitas perdagangan Pasar Sentral Malino
3. Kapasitas jalan ialah jumlah maksimum kendaraan yang dapat melewati ruas jalan Sultan Hasanuddin selama periode waktu tertentu dalam kondisi jalan dan lalu lintas yang ideal.
4. Volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu titik jalur gerak untuk suatu satuan waktu, dimana volume lalu lintas tersebut merupakan jumlah kendaraan total jarak pada waktu tertentu.

5. Hambatan samping adalah dampak terhadap kinerja lalu lintas yang berasal dari aktivitas samping segmen jalan.
6. Derajat kejenuhan adalah rasio arus terhadap kapasitas jalan.
7. Pariwisata adalah berbagai macam kegiatan wisata dan didukung berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan oleh masyarakat, pengusaha, Pemerintah dan Pemerintah Daerah.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Wilayah Kabupaten Gowa

Kabupaten Gowa merupakan salah satu daerah yang berada dalam wilayah administratif Provinsi Sulawesi Selatan. Letak Kabupaten Gowa berada pada bagian selatan dari provinsi Sulawesi Selatan. Kabupaten Gowa memiliki luas wilayah sekitar 2.035,13 Km² dan merupakan kabupaten terluas kedua di Provinsi Sulawesi Selatan Setelah Kabupaten Bone. Jumlah penduduk keseluruhan mencapai 735.493 jiwa pada tahun 2016. Secara umum karakteristik bentang alam Kabupaten Gowa terdiri atas kawasan pesisir/pantai dan daratan hingga daerah pegunungan yang berbukit hingga terjal. Kabupaten Gowa dilalui oleh banyak sungai yang cukup besar yaitu ada 15 sungai. Sungai dengan luas daerah aliran yang terbesar adalah Sungai Jeneberang yaitu seluas 881 km² dengan panjang 90 km. seperti halnya dengan daerah lain di Indonesia, di Kabupaten Gowa hanya dikenal dua musim, yaitu musim kemarau dan musim hujan. Biasanya musim kemarau dimulai pada Bulan Juni hingga September, sedangkan musim hujan dimulai pada Bulan Desember hingga Maret. Keadaan seperti itu berganti setiap setengah tahun setelah melewati masa peralihan, yaitu Bulan April-Mei dan Oktober-November. curah hujan disuatu tempat antara lain dipengaruhi oleh keadaan iklim, keadaan geografi dan perputaran/pertemuan arus udara. Oleh karena itu jumlah curah hujan beragam menurut bulan dan letak suatu wilayah. Catatan curah hujan Tahun 2015. Curah hujan tertinggi yang dipantau oleh beberapa stasiun/pos pengamatan terjadi pada Bulan Desember yang mencapai

rata-rata 716 mm, sedangkan curah hujan terendah pada Bulan Juli-September yang bisa dikatakan hampir tidak ada hujan.

1. Letak Geografis

Secara geografis Kabupaten Gowa terletak pada titik kordinat 119°29'40"-120°0'40" Bujur Timur dan 5° 5' 36' 40" Lintang Selatan dengan luas wilayah 1.883,33 km² yang meliputi 18 (delapan belas) kecamatan dan 167 (seratus enam puluh tujuh) desa/kelurahan. Secara administratif Kabupaten Gowa mempunyai batas-batas wilayah yaitu:

-) Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Takalar dan Kabupaten Jeneponto
-) Sebelah Utara berbatasan dengan dengan Kota Makassar dan Kabupaten Maros
-) Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Sinjai, Kabupaten Bulukumba, dan Kabupaten Bantaeng
-) Sebelah Barat berbatasan dengan Kota Makassar dan Kabupaten Takalar

Kabupaten Gowa memiliki 2 (dua) dimensi wilayah, yakni wilayah dataran rendah dan wilayah dataran tinggi. Wilayah Kabupaten Gowa sebagian besar merupakan dataran tinggi yaitu sekitar 72,26%. Dari total luas Kabupaten Gowa 35,30% mempunyai kemiringan tanah di atas 40 derajat, yaitu pada wilayah Kecamatan Parangloe, Tinggimoncong, Bungaya dan Tompobulu. Kabupaten Gowa dilalui oleh banyak sungai yang cukup besar yaitu ada 15 sungai. Sungai dengan luas daerah aliran yang terbesar adalah Sungai Jeneberang yaitu seluas 881 km² dengan panjang 90 km.

2. Wilayah Administratif

a. Administrasi Kabupaten Gowa

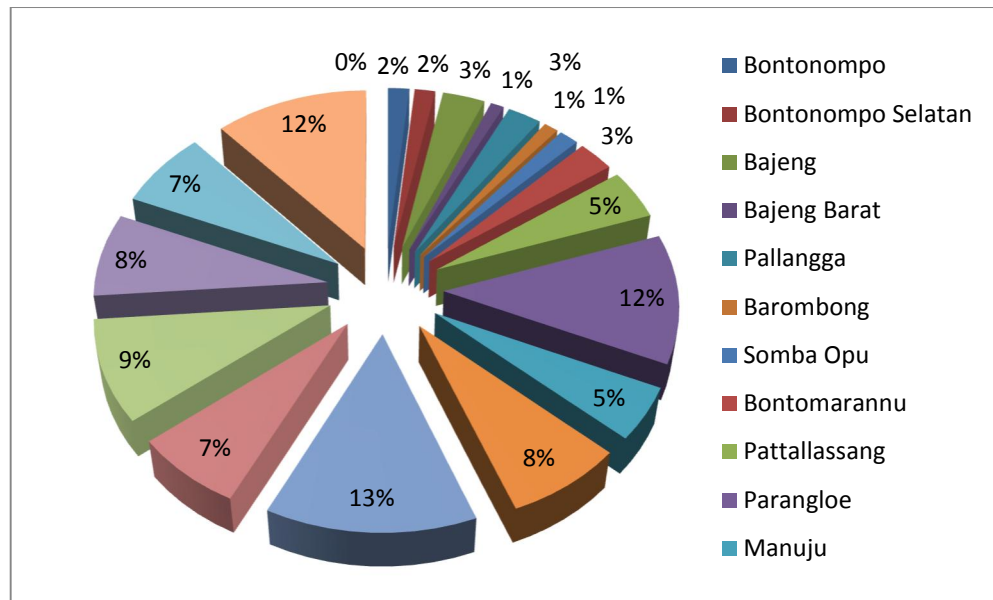
Secara administrasi Kabupaten Gowa terdiri dari 18 kecamatan dan 167 desa/ kelurahan, yang sebagian besar wilayahnya berada pada wilayah dataran tinggi, yaitu sebesar 72,26%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 11
Luas Wilayah Berdasarkan Kecamatan di Kabupaten Gowa Tahun 2017

No.	Nama Kecamatan	Luas Wilayah (km ²)	Presentase (%)	Jumlah Desa/ Kelurahan
1	Bontonompo	30,39	1,79	14
2	Bontonompo Selatan	29,24	1.38	9
3	Bajeng	60,09	4.20	14
4	Bajeng Barat	19,04	0.01	7
5	Pallangga	48,24	2.56	16
6	Barombong	20,67	1.10	7
7	Somba Opu	28,09	1.49	14
8	Bontomarannu	52,63	2.79	9
9	Pattallassang	84,96	4.51	8
10	Parangloe	221,26	11.75	7
11	Manuju	91,90	4.88	7
12	Tinggimoncong	142,87	14.64	7
13	Tombolo Pao	251,82	13.37	9
14	Parigi	132,76	7.05	5
15	Bungaya	175,53	9.32	7
16	Bontolempangan	142,46	7.56	8
17	Tompobulu	132,54	7.04	8
18	Biringbulu	218,84	11.62	11
Jumlah		1.883,33	100	167

Sumber: Badan Pusat Statistik Kabupaten Gowa 2018

Gambar 1
Diagram Nama Kecamatan di Kabupaten Gowa dan Luas Wilayahnya



Berdasarkan Tabel dan Diagram diatas dapat diketahui bahwa kecamatan terluas di Kabupaten Gowa yakni Kecamatan Parangloe dengan luas wilayah 221,26 Km², sedangkan Kecamatan dengan luas wilayah terkecil yakni Kecamatan Bajeng Barat dengan luas wilayah 19,04 Km².

3. Aspek Fisik Dasar

a. Topografi

Topografi adalah studi tentang bentuk permukaan bumi dan objek lain seperti planet, satelit alami (bulan dan sebagainya), dan asteroid. Dalam pengertian yang lebih luas, topografi tidak hanya mengenai bentuk permukaan saja, tetapi juga vegetasi dan pengaruh manusia terhadap lingkungan, dan bahkan kebudayaan lokal (Ilmu Pengetahuan Sosial). Topografi umumnya menyuguhkan relief permukaan.

Dari total luas wilayah Kabupaten Gowa 35,30% mempunyai kemiringan tanah diatas 40, yaitu pada wilayah Kecamatan Parangloe, Kecamatan Tinggi

Moncong, Kecamatan Bongayya, Kecamatan Bontolempangan dan Kecamatan Tompobulu. Dengan bentuk topografi wilayah yang sebagian besar berupa dataran tinggi, wilayah Kabupaten Gowa dilalui oleh 15 sungai besar dan kecil yang sangat potensial sebagai sumber tenaga listrik dan untuk pengairan, salah satu diantaranya sungai terbesar di Provinsi Sulawesi Selatan adalah Sungai Jeneberang dengan luas 881 Km² dan panjang 90 Km.

Topografi mempengaruhi perkembangan pembentukan profil tanah yaitu jumlah curah hujan terabsorpsi dan penyimpanan dalam tanah, tingkat perpindahan tanah bagian atas oleh erosi dan juga gerakan bahan-bahan dalam suspensi atau larutan dari suatu tempat ke tempat lain. Faktor topografi yang dinilai adalah tingkat kecuraman lereng, karena terdapatnya perbedaan penting dalam syarat-syarat pengelolaan tanah untuk tanaman tertentu pada tingkat kecuraman yang berbeda.

b. Geologi

Geologi adalah pengetahuan bumi yang menyelidiki lapisan-lapisan batuan yang ada dalam kerak bumi. Di dalam kerak bumi terdapat bermacam-macam batuan dan di antar lapisan-lapisan kerak bumi terdapat air yang kita gunakan sehari-hari. selain itu geologi berarti pengetahuan yang mempelajari sejarah perkembangan bumi serta makhluk yang pernah ada dan hidup di permukaan bumi.

Secara geologi daerah ini tersusun oleh batuan-batuan sediment dan terobosan Formasi Camba yang berumur Tersier, batuan gunung api dan terobosan yang termasuk dalam kelompok batuan Gunung api Baturappe-Cindako berumur Tersier, batuan Gunungapi Lompobattang yang berumur Kuartar, serta

endapan alluvial. Daerah dataran yang merupakan daerah terendah di atas permukaan laut, umumnya ditempati oleh endapan alluvial. Kelompok batuan Formasi Camba dan batuan gunung api Tersier umumnya menempati daerah perbukitan dan hanya sebagian kecil yang berada di daerah dataran serta di daerah dataran bergelombang; sedangkan daerah pegunungan yang merupakan bagian tertinggi dalam wilayah Kabupaten Gowa tersusun oleh batuan gunung api Kuartar.

Daerah dataran yang umumnya tersusun oleh endapan alluvial merupakan wilayah air tanah produktivitas sedang-rendah. Sedangkan daerah yang tersusun oleh batuan sedimen Formasi Camba dan Batuan Gunung api termasuk batuan terobosan berumur Tersier merupakan wilayah air tanah dengan produktivitas sangat rendah hingga langka airtanah. Daerah pegunungan termasuk wilayah air tanah produktivitas sedang kecuali sebagian daerah di sekitar puncak merupakan wilayah airtanah langka. Bahan galian berupa pasir dan lempung banyak ditambang di daerah dataran terutama di daerah Bajeng, sedangkan sirtu di daerah lembah sungai Jeneberang di bagian hulu bendung Bili-Bili. Daerah bergelombang sering dibuat menjadi lebih landai bahkan datar dengan menggantinya sebagai tanah urug dan batu belah terutama di daerah yang tersusun oleh endapan gunungapi Tersier. Formasi Camba oleh para peneliti sebelumnya diinformasikan mengandung lapisan tipis batubara, sedangkan intrusi batuan gunungapi Baturappe-Cindako antara lain menghasilkan mineralisasi logam mulia.

Dari segi kebencanaan, daerah Kabupaten Gowa ini tidak termasuk daerah yang rawan gempa bumi karena kondisi geologi lokal dan posisi tektoniknya yang

jauh dari zona-zona sumber gempa bumi. Daerah ini juga aman dari bencana gunung api karena gunung api terdekat yaitu Lompobattang sudah termasuk kategori padam. Namun beberapa tempat termasuk sangat rawan terhadap bencana gerakan tanah seperti di sebagian lereng gunung Bawakaraeng dan sebagian daerah perbukitan yang terjal. Selain itu daerah lembah sungai Jeneberang juga rawan terhadap bencana banjir bandang.

c. Klimatologi

Seperti halnya dengan daerah lain di Indonesia, di Kabupaten Gowa hanya dikenal dua musim, yaitu musim kemarau dan musim hujan. Biasanya musim kemarau dimulai pada Bulan Juni hingga September, sedangkan musim hujan dimulai pada Bulan Desember hingga Maret. Keadaan seperti itu berganti setiap setengah tahun setelah melewati masa peralihan, yaitu Bulan April-Mei dan Oktober-November.

Curah hujan di Kabupaten Gowa yaitu 237,75 mm dengan suhu 27,125°C. Curah hujan tertinggi yang dipantau oleh beberapa stasiun/pos pengamatan terjadi pada Bulan Desember yang mencapai rata-rata 676 mm, sedangkan curah hujan terendah pada Bulan Juli-September yang bisa dikatakan hampir tidak ada hujan.

d. Aspek Demografi

Persebaran penduduk di Kabupaten Gowa pada 18 kecamatan bervariasi. Hal ini terlihat dari kepadatan penduduk per kecamatan yang masih sangat timpang. Untuk wilayah Kecamatan Somba Opu, Pallangga, Bontonompo, Bontonompo Selatan, Bajeng dan Bajeng Barat, yang wilayahnya hanya 11,42 persen dari seluruh wilayah Kabupaten Gowa, dihuni oleh sekitar 54,35%

penduduk Kabupaten Gowa. Sedangkan wilayah Kecamatan Bontomarannu, Pattallassang, Parangloe, Manuju, Barombong, Tinggimoncong, Tombolo Pao, Parigi, Bungaya, Bontolempangan, Tompobulu dan Biringbulu, yang meliputi sekitar 88,58% wilayah Kabupaten Gowa hanya dihuni oleh sekitar 45,65% penduduk Kabupaten Gowa. Keadaan ini tampaknya sangat dipengaruhi oleh faktor keadaan geografis daerah tersebut. Bila dilihat dari kelompok umur, penduduk anak-anak (usia 0-14 tahun) jumlahnya mencapai 54,18%, sedangkan penduduk usia produktif mencapai 60,29% dan penduduk usia lanjut terdapat 6,95% dari jumlah penduduk di Kabupaten Gowa. Secara keseluruhan penduduk laki-laki di Kabupaten Gowa jumlahnya lebih sedikit dari jumlah penduduk wanita seperti yang tampak pada rasio jenis kelamin penduduk yang mencapai 97 artinya ada sejumlah 97 penduduk laki-laki diantara 100 penduduk perempuan.

a) Perkembangan jumlah Penduduk

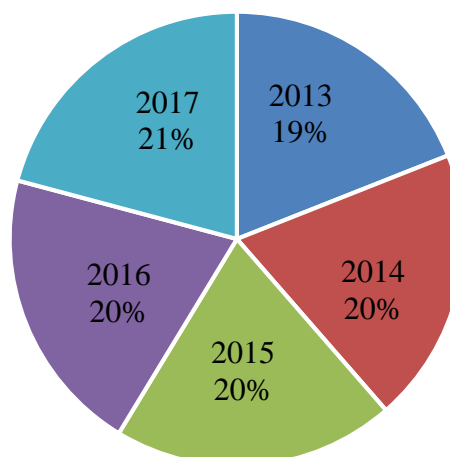
Pada saat ini jumlah penduduk semakin meningkat pesat dari tahun ke tahun sebelumnya. Sangat penting untuk mengetahui tren perkembangan jumlah penduduk suatu wilayah kaitannya dengan proyeksi program-program pembangunan yang akan dilaksanakan atau direncanakan untuk dalam wilayah tersebut. Sama halnya dengan Kabupaten Gowa dalam setiap tahunnya juga mengalami perubahan jumlah penduduk, baik itu diakibatkan oleh angka kelahiran dan kematian ataupun perubahan jumlah penduduk yang disebabkan oleh migrasi masuk dan migrasi keluar di kawasan tersebut. Untuk mengetahui tren perkembangan jumlah penduduk kawasan penelitian dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 12
Jumlah Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Gowa Tahun 2017

No.	Tahun	Jumlah penduduk (jiwa)	Pertambahan penduduk (jiwa)	Persentase (%)
1.	2013	670.465	-	19
2.	2014	691.309	20.844	20
3.	2015	709.386	18.077	20
4.	2016	722.702	13.316	20
5.	2017	735.493	12.791	21
Jumlah		3.529.355	65.027	100

Sumber: Badan Pusat Statistika Kabupaten Gowa 2018

Gambar 2
Diagram Jumlah Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Gowa Tahun 2017



Pada Tabel dan Diagram diatas dilihat bahwa perkembangan jumlah penduduk di Kabupaten Gowa mengalami peningkatan tiap tahunnya. Nampak bahwa Kabupaten Gowa memiliki peningkatan jumlah penduduk dari tahun 2013 yakni 670.465 jiwa dengan jumlah penduduk laki-laki sebesar 329.673 jiwa dan jumlah penduduk wanita sebesar 340.792 jiwa, hingga di tahun 2017 jumlah penduduk Kabupaten Gowa

meningkat pesat dengan mencapai 735.493 jiwa dengan jumlah penduduk laki-laki sebesar 361.814 jiwa dan perempuan sebesar 373.679 jiwa.

b) Jumlah dan Kepadatan Penduduk

Jumlah penduduk Kabupaten Gowa tentu saja terus akan tumbuh seiring dengan perkembangan Kabupaten Gowa itu sendiri dan pesatnya pertumbuhan penduduk tersebut dipengaruhi oleh kelahiran dan urbanisasi yang cukup besar. Implikasi pertumbuhan penduduk yang cukup pesat tersebut tentu saja menimbulkan masalah-masalah sosial ekonomi di perkotaan dan memberikan pekerjaan yang besar bagi pemerintah daerah Kabupaten Gowa untuk mengelolannya. Kepadatan penduduk adalah salah satu indikator yang sangat penting untuk dipertimbangkan dalam hal pengambilan kebijakan baik itu dalam hal pembangunan fisik suatu kawasan ataupun yang menyentuh hal pembangunan masyarakat (*Community Development*). Untuk lebih jelasnya mengenai kepadatan penduduk Kabupaten Gowa dapat dilihat pada tabel berikut :

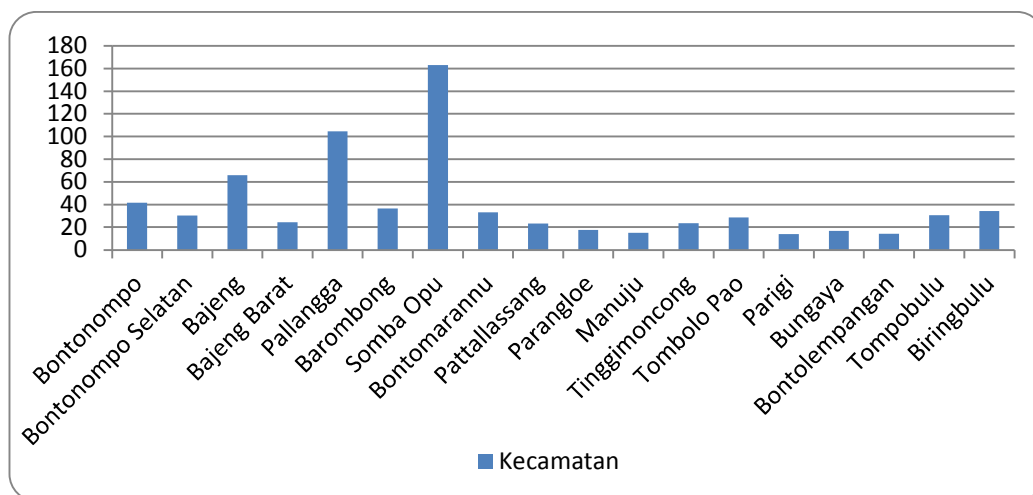
Tabel 13
Jumlah dan Kepadatan Penduduk Kabupaten Gowa Tahun 2017

No	Nama Kecamatan	Luas Wilayah (km ²)	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Kepadatan Penduduk (Jiwa/km ²)	Persentase (%)
1.	Bontonompo	30,39	41.604	1.369	7
2.	Bontonompo Selatar	29,24	30.145	1.030	4
3.	Bajeng	60,09	65.997	1.098	9
4.	Pallangga	48,24	104.523	2.166	14
5.	Barombong	20,67	36.555	1.768	5
6.	Somba Opu	28,09	162.979	5.802	22
7.	Bontomarannu	52,63	33.086	629	4
8.	Pattallassang	84,96	23.166	272	3

9.	Parangloe	221,26	17.538	79	2
10.	Tinggimoncong	142,87	23.438	164	3
11.	Tombolo Pao	251,82	28.454	113	4
12.	Parigi	132,76	13.859	104	2
13.	Bungaya	175,53	16.778	95	2
14.	Bontolempangan	142,46	14.116	99	2
15.	Tompobulu	132,54	30.674	231	4
16.	Biringbulu	218,84	34.248	156	5
Jumlah		1.883,33	735.493	380	100

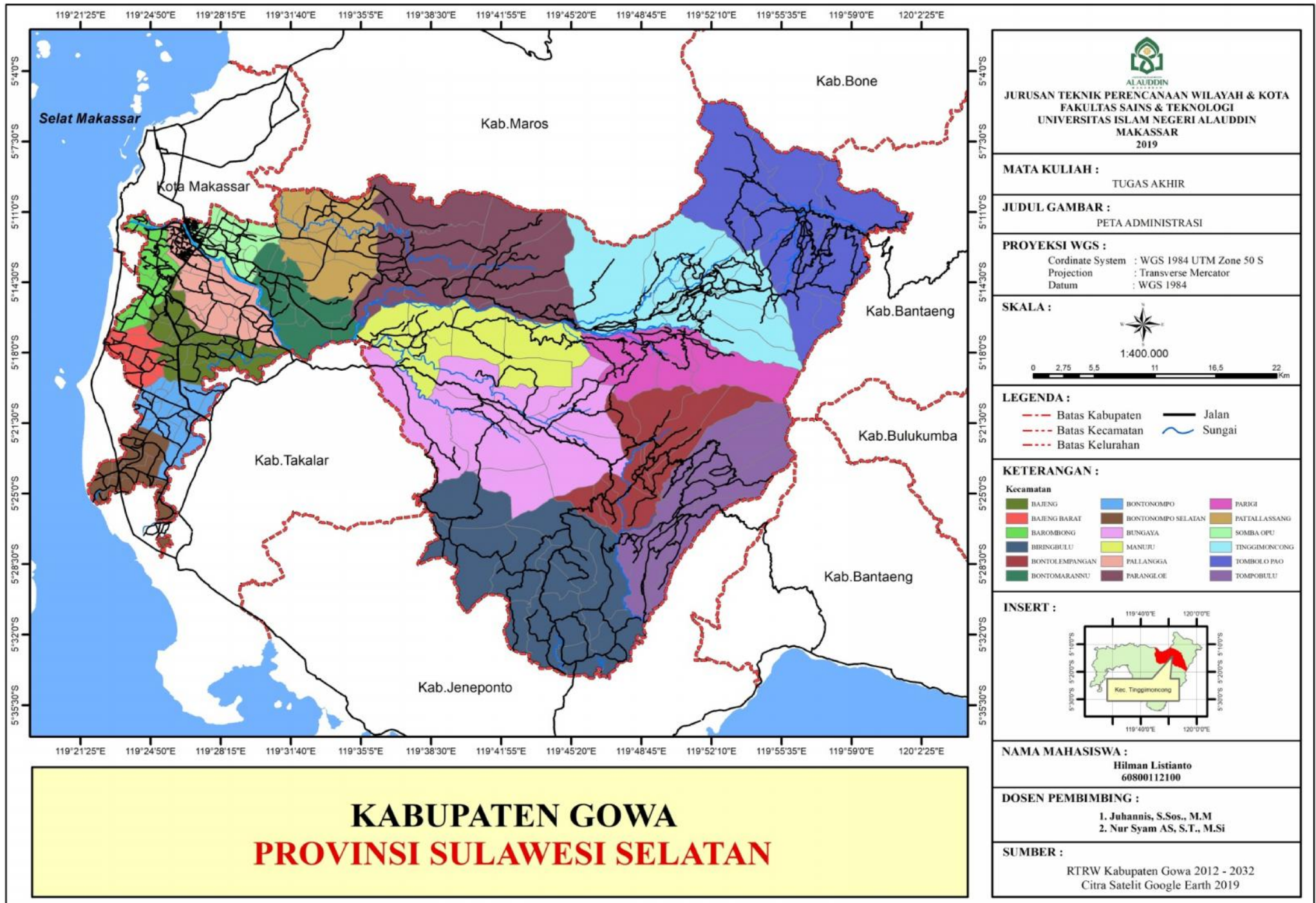
Sumber: Badan Pusat Statistika Kabupaten Gowa 2018

Gambar 3
Grafik Jumlah Penduduk Kabupaten Gowa Tahun 2017



Sumber: Kabupaten Gowa Dalam Angka Tahun 2018

Dapat dilihat pada tabel tersebut diatas bahwa Kabupaten Gowa adalah salah satu kabupaten yang memiliki penduduk yang cukup padat dimana dapat kita lihat bahwa jumlah penduduk Kabupaten Gowa adalah sebanyak 735.493 jiwa dengan luas wilayah mencapai 1.883,33 km². Salah satu kecamatan yang memiliki tingkat kepadatan penduduk terpadat di Kabupaten Gowa adalah Kecamatan Somba Opu adalah 5.802 jiwa/Km². Sementara itu Kecamatan yang memiliki tingkat kepadatan paling rendah adalah Kecamatan Parangloe dengan tingkat kepadatan 79 jiwa km².



B. Gambaran Umum Wilayah Kecamatan Tinggimoncong

1. Letak Geografis dan Administrasi

Kecamatan Tinggimoncong merupakan salah satu kecamatan dari 18 kecamatan yang berada di Kabupaten Gowa dengan luas wilayah 142,87 km² dengan jumlah desa/kelurahan sebanyak 7 (tujuh) desa/kelurahan dan dibentuk berdasarkan PERDA No. 7 Tahun 2005. Ibukota Kecamatan Tinggimoncong adalah Kelurahan Malino dengan jarak sekitar 63 km dari Ibukota Kabupaten Gowa.

Adapun batas-batas wilayah administrasi Kecamatan Tinggimoncong adalah :

- ↳ Sebelah Utara, berbatasan dengan Kabupaten Maros;
- ↳ Sebelah Timur, berbatasan dengan Kecamatan Tombolopao;
- ↳ Sebelah Selatan, berbatasan dengan Kecamatan Parigi;
- ↳ Sebelah Barat, berbatasan dengan Kecamatan Parangloe.

Kecamatan Tinggimoncong terbagi menjadi 7 (tujuh) desa/kelurahan yaitu Parigi, Bulutana, Bontolerung, Pattapang, Malino, Gantarang dan Garassi. Berikut pembagian daerah administrasi desa/kelurahan yang ada di Kecamatan Tinggimoncong. Tabel luas wilayah berdasarkan Kecamatan Tinggimoncong tahun 2018 sebagai berikut :

Tabel 14

Luas Wilayah Berdasarkan Kelurahan di Kecamatan Tinggimoncong Tahun 2017

No.	Desa/Kelurahan	Luas Area (Km2)	Persentase Luas (%)	Jarak ibu kota kabupaten	Banyaknya Ligungan
1.	Parigi	48,94	34,25	56	3
2.	Bulutana	16,70	11,69	65	4
3.	Bontolerung	13,01	9,11	67	4
4.	Pattapang	15,38	10,77	73	4

No.	Desa/Kelurahan	Luas Area (Km ²)	Persentase Luas (%)	Jarak ibu kota kabupaten	Banyaknya Ligungan
5.	Malino	19,59	13,71	63	3
6.	Gantarang	11,50	8,05	72	3
7.	Garassi	17,75	12,42	75	3
Jumlah		142,87	100,00	471	24

Sumber : Kecamatan Tinggimoncong dalam Angka 2018

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa Desa Parigi merupakan Desa terluas dengan luas wilayah 48,94 Km² atau 34,25% sedangkan Kelurahan Gantarang menjadi wilayah terkecil dengan luas wilayah 11,50 Km² atau 8,05%

2. Kondisi Fisik Dasar Kecamatan Tinggimoncong

a. Topografi dan Kemiringan Lereng

Kondisi Topografi Kecamatan Tinggimoncong berada pada daerah pegunungan dengan ketinggian dari permukaan laut berkisar rata-rata 500 mdpl, dengan kemiringan tanah di atas 40 derajat yang seluruhnya berada pada kawasan lereng.

1. Kelurahan Parigi berada pada ketinggian 578 mdpl
2. Kelurahan Bulutana berada pada ketinggian 970 mdpl
3. Kelurahan Bontolerung berada pada ketinggian 911 mdpl
4. Kelurahan Patappang berada pada ketinggian 1,552 mdpl
5. Kelurahan Malino berada pada ketinggian 1.014 mdpl
6. Kelurahan Gantarang berada pada ketinggian 800 mdpl
7. Kelurahan Garassi berada pada ketinggian 603 mdpl

b. Jenis Tanah

Secara umum karakteristik tanah di Kecamatan Tinggimoncong yaitu :

1) Tanah Latosol

Jenis tanah yang terbentuk dari batuan beku, sedimen dan metamorf (proses terjadinya batuan hingga tanah setelah meletusnya gunung berapi). Tanah latosol memiliki ciri – ciri yaitu: merupakan jenis tanah yang telah berkembang atau terjadi deferensiasi horisontal, solum dalam, tekstur lempung, warna coklat, merah hingga kuning, tersebar di daerah beriklim basah, curah hujan lebih dari 3000 mm/tahun, ketinggian tempat berkisar antara 300 – 1000 mdpl.

2) Tanah Andosol

Jenis tanah berwarna hitam, hasil vulkanis yang berasal dari gunung api. Penyebarannya dapat ditemukan di dataran tinggi mulai dari ketinggian 600 meter hingga 2000 meter di atas permukaan laut. Wilayah Sulawesi selatan jenis tanah ini dapat ditemukan di daerah lereng gunung Lompobattang.

3) Tanah Litosol Coklat Kekuningan

Jenis tanah yang memiliki lapisan tanah yang tidak begitu tebal dan berbatu – batu atau berkerikil dengan kedalaman tanah dangkal.

4) Geologi

Wilayah Kecamatan Tinggimoncong memiliki formasi batuan gunungapi baturape – cindako, formasi batuan terobosan, serta formasi tonasa. Dengan jenis batuan sedimen laut berselingan dengan batuan gunung api, basal, lava, breksi, tufa, serta konglomerat.

5) Klimatologi

Berdasarkan segi klimatologi seperti dengan daerah – daerah lainnya di Kabupaten Gowa, Kecamatan Tinggimoncong juga memiliki 2 musim, yaitu musim penghujan dan musim kemarau dengan rata – rata curah hujan 266,4 mm/tahun. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 15
Curah Hujan di Kecamatan Tinggimoncong Tahun 2017

No.	Bulan	Curah Hujan (mm ³)	Hari Hujan
1.	Januari	672	27
2.	Februari	434	20
3.	Maret	237	16
4.	April	175	15
5.	Mei	112	15
6.	Jun	128	12
7.	Juli	70	8
8.	Agustus	23	3
9.	September	72	6
10.	Oktober	96	8
11.	November	386	26
12.	Desember	792	24
	Rata-Rata	266,4	-

Sumber : Kecamatan Tinggimoncong dalam angka 2018

6) Kondisi Hidrologi

Keadaan hidrologi di Kecamatan Tinggimoncong, berdasarkan hasil observasi lapangan ditemukan bahwa hidrologi dipengaruhi oleh air permukaan tanah dan dialirkan melalui sistem serpiaan.

3. Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan di Kecamatan Tinggimoncong masih didominasi oleh pemanfaatan lahan hutan dengan luas 4650.22 Ha atau (32.54%) dan semak belukar 4508.41 Ha dengan persentase (31.56%). Untuk permukiman (daerah terbangun) sendiri memiliki persentase (2.06%). Dan dilihat dari tutupan lahannya

yang ialah jenis sawah tadah hujan 12.03%, tegalan/ladang 18.19%, sawah 1.96%, dan lahan kering campuran dengan persentase 1.64%.

Kecamatan Tinggimoncong merupakan daerah yang tingkat penggunaan lahan terbangun masih sangat kurang karena wilayahnya yang sangat sulit untuk dikembangkan. Hal ini dipengaruhi oleh kondisi topografi Kelurahan Gantarang dimana wilayahnya memiliki kemiringan lereng lebih dari 40%. Untuk permukiman sendiri (daerah terbangun) daerah pengembangannya mengikuti jalan di Kecamatan Tinggioncong. Untuk mengetahui kondisi dan jenis pemanfaatan lahan di Kecamatan Tinggimoncong, dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 16
Penggunaan Lahan Kecamatan Tinggimocong Tahun 2017

No	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Persentase (%)
1.	Permukiman	294.20	2.06
2.	Hutan	4650.22	32.54
3.	Tegalan/Ladang	2599.00	18.19
4.	Pertanian Lahan Kering Campuran	235.64	1.64
5.	Sawah Tadah Hujan	1719.2	12.03
6.	Semak Belukar	4508.41	31.56
7.	Sawah	280.03	1.96
8.	Lain – Lain	0.2980	0.002
Kecamatan Tinggimoncong		14.287	100.00

Sumber : survey Lapangan dan Citra Satelit 2018

1. Aspek Kependudukan

a. Perkembangan Jumlah Penduduk

Jumlah penduduk di Kecamatan Tinggimoncong mengalami peningkatan jumlah penduduk, pada tahun 2013 berjumlah 22.732 jiwa dan pada tahun 2017 terjadi peningkatan menjadi 24.065 jiwa. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 17
 Perkembangan jumlah penduduk di Kecamatan Tinggimoncong
 Tahun 2013 – 2017

No	Tahun	Jumlah Penduduk (jiwa)
1.	2013	22.732
2.	2014	23.438
3.	2015	23.621
4.	2016	23.850
5.	2017	24.065

Sumber :Badan Pusat Statistik Kabupaten Gowa 2018

Dari grafik diatas dapat diketahui bahwa jumlah penduduk di Kecamatan Tinggimoncong setiap tahun mengalami peningkatan jumlah penduduk. Pada tahun 2013 jumlah penduduk sebesar 22.732 jiwa, pada tahun 2014 mengalami peningkatan menjadi 23.438 jiwa, kemudian pada tahun 2015 dan 2016 berturut – turut mengalami peningkatan jumlah penduduk menjadi 23.621 jiwa dan 23.850 jiwa, begitupun pada tahun 2017 mengalami peningkatan jumlah penduduk menjadi 24.065 jiwa.

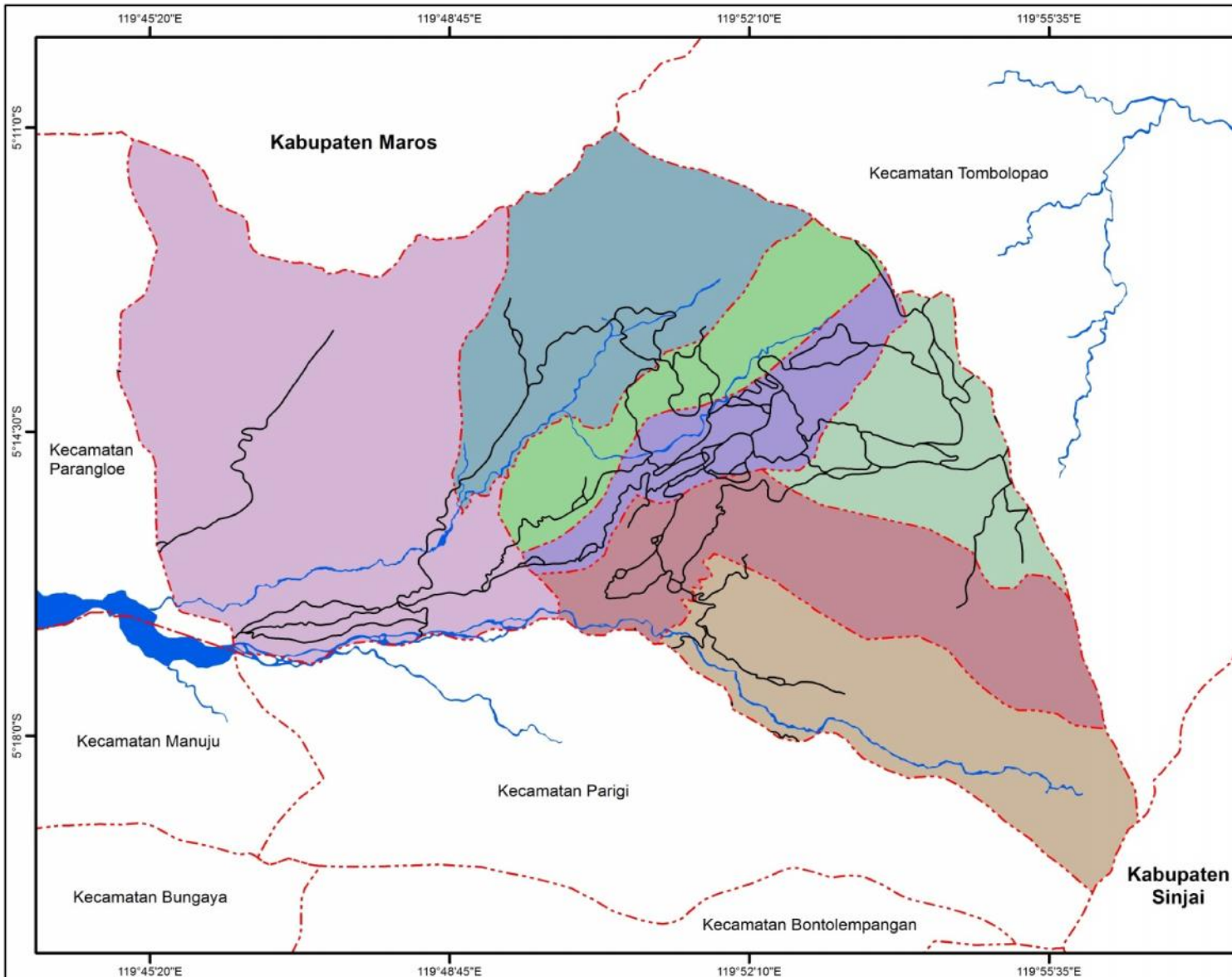
b. Kependudukan

Penduduk di Kecamatan Tinggimoncong tersebut dalam 7 (tujuh) Desa/Kelurahan. Kelurahan Malino adalah kelurahan yang memiliki jumlah penduduk yang tertinggi yakni 7519 jiwa. Sedangkan ditinjau berdasarkan luas wilayah, maka Kelurahan Parigi merupakan kelurahan terluas di Kecamatan Tinggimoncong yakni 489.400 Ha. Adapun kepadatan penduduk tiap Kelurahan/Desa di Kecamatan Tinggimoncong dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 18
Kepadatan penduduk di Kecamatan Tinggimoncong tahun 2017


No	Kelurahan	Jumlah penduduk (jiwa)	Luas (Km ²)	Kepadatan penduduk (jiwa/Km ²)
1.	Parigi	5.447	4.894	1.112
2.	Bulutana	2.507	1.670	1.501
3.	Bontolerung	1.953	1.301	1.501
4.	Patappang	3.570	1.538	2.321
5.	Malino	7.519	1.959	3.838
6.	Gantarang	1.645	1.150	1.430
7.	Garassi	1.424	1.775	0.802
Jumlah		24.065	14.287	12.505

Sumber :Badan Pusat Statistik Kabupaten Gowa 2018



KECAMATAN TINGGIMONCONG

KABUPATEN GOWA




JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH & KOTA
FAKULTAS SAINS & TEKNOLOGI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN
MAKASSAR
2019

MATA KULIAH :
TUGAS AKHIR

JUDUL GAMBAR :
PETA ADMINISTRASI

PROYEKSI WGS :
 Cordinate System : WGS 1984 UTM Zone 50 S
 Projection : Transverse Mercator
 Datum : WGS 1984

SKALA :



1:120.000

0 0,75 1,5 3 4,5 6 Km

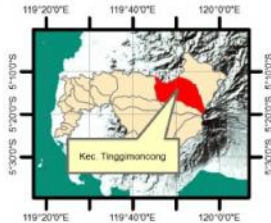
LEGENDA :

--- Batas Kabupaten	— Jalan
--- Batas Kecamatan	~ Sungai
--- Batas Kelurahan	

KETERANGAN :

 Kelurahan Bentolering	 Kelurahan Malino
 Kelurahan Bulutana	 Kelurahan Parigi
 Kelurahan Gantarang	 Kelurahan Pattappang
 Kelurahan Garassi	

INSERT :



NAMA MAHASISWA :
Hilman Listianto
60800112100

DOSEN PEMBIMBING :
 1. Juhannis, S.Sos., M.M
 2. Nur Syam AS, S.T., M.Si

SUMBER :
 RTRW Kabupaten Gowa 2012 - 2032
 Citra Satelit Google Earth 2018

C. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Kondisi Geografi

Kelurahan Malino merupakan salah satu kelurahan dari 7 kelurahan yang berada di Kecamatan Tinggimoncong dengan luas wilayah 19,59 km² dan dibentuk berdasarkan PERDA No. 7 Tahun 2005. Kelurahan Malino merupakan Ibukota Kecamatan dari Kecamatan Tinggimoncong dengan jarak sekitar 63 km dari Ibukota Kabupaten Gowa.

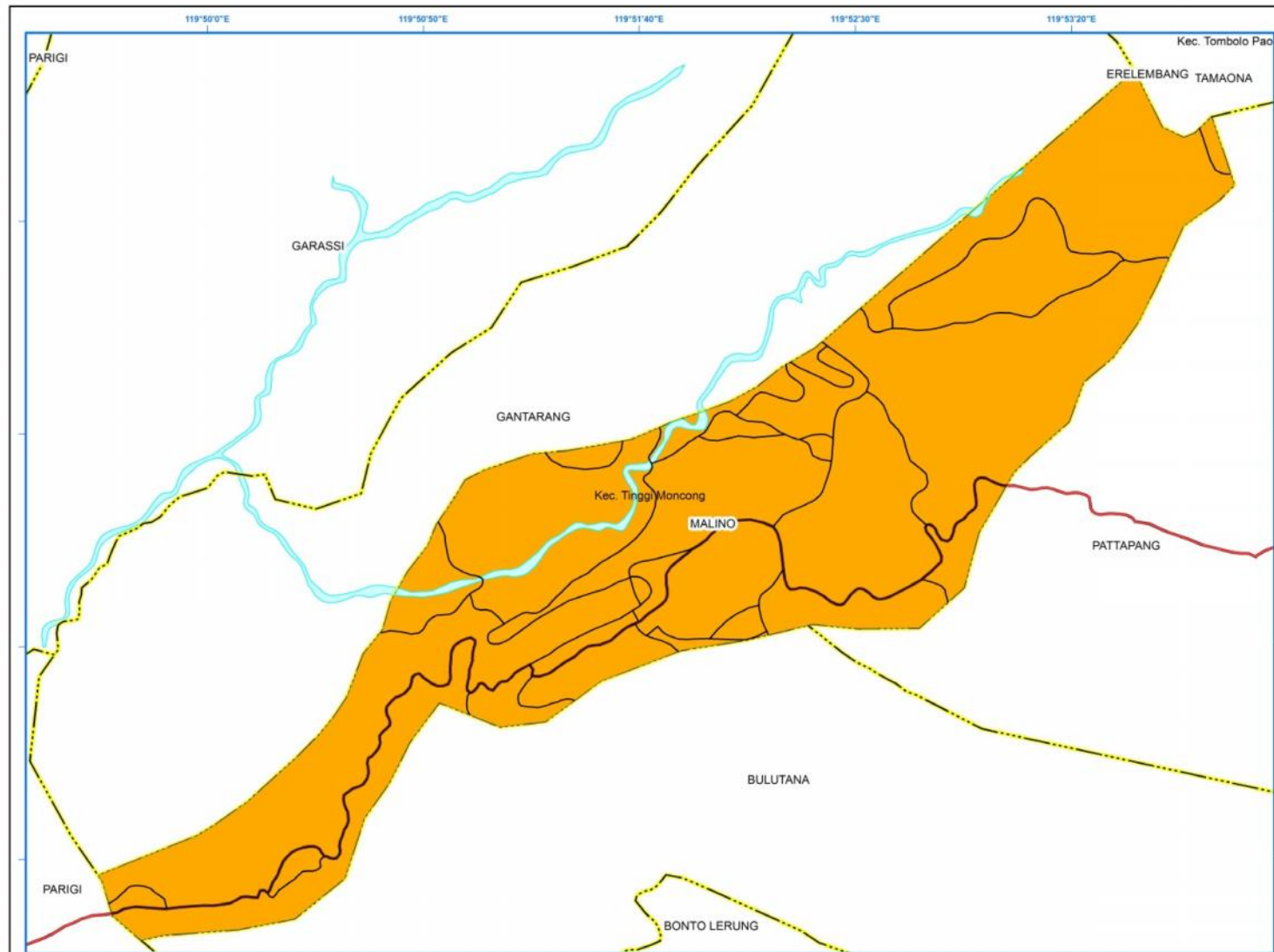
Adapun batas-batas wilayah administrasi Kelurahan Malino adalah :

-) Sebelah Utara, berbatasan dengan Kecamatan Tombolo Pao;
-) Sebelah Timur, berbatasan dengan Kelurahan Pattapa'ang;
-) Sebelah Selatan, berbatasan dengan Kelurahan Buluttana;
-) Sebelah Barat, berbatasan dengan Kelurahan Gantarang.

Lokasi penelitian terdiri dari satu titik yaitu pada ruas jalan Pasar Sentral Malino yang terletak di Kelurahan Malino, Kecamatan Tinggi Moncong, Kabupaten Gowa. Lokasi tersebut merupakan jalan arteri primer yang menghubungkan wilayah kabupaten yang ada di Sulawesi Selatan. Jalan ini merupakan penghubung antara Kabupaten Gowa dengan Kabupaten Sinjai.

2. Kondisi Aktivitas Di Sisi Ruas Jalan

Lokasi peneliti berada di Pasar Sentral Malino dengan kondisi aktivitas di sisi kiri dan kanan koridor jalannya berbagai macam seperti kendaraan yang singgah pada sisi jalan, kendaraan umum, pejalan kaki, kendaraan lambat, dan pedagang kaki lima seperti penjual sayuran.



KELURAHAN MALINO - KECAMATAN TINGGIMONCONG

 <p>TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN MAKASSAR 2019</p>	
<p>PETA ADMINISTRASI KELURAHAN MALINO</p>	
<p>U 1:30,000</p> 	
<p>Proyeksi : Transverse Mercator Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM Datum Horizontal : WGS 1984 Zone 50 S</p>	
<p>PETA INDEKS</p> 	
<p>KETERANGAN :</p> <ul style="list-style-type: none"> --- Batas Kelurahan — Jalan — Sungai — Garis Pantai <p>Tematik Administrasi</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Kelurahan Malino 	
<p>Dosen Pembimbing :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Juhannis, S.Sos., M.M 2. Nur Syam AS, S.T., M.Si 	
<p>Mahasiswa :</p> <p>Hiiman Listianto 60800112100</p>	
<p>Sumber Peta :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Peta Rupa Bumi Skala 1:30000 2. Citra Satelit Tahun 2019 3. BORDO Kelengkapan Gowa Tahun 2012-2022 	

D. Analisis Kinerja Ruas Jalan

1. Data Geometrik Jalan

Secara administrasi, Pasar Sentral Malino terletak pada jalan yang menghubungkan antara Kabupaten Sinjai dengan Kabupaten Gowa. Ruas Jalan Pasar Sentral Malino merupakan akses utama menuju tempat-tempat wisata yang ada di Kelurahan Malino. Pasar Sentral Malino berada dipinggir jalan utama dengan lingkungan padat /rapat, kondisi jalan menanjak-menurun dan tidak memiliki bahu jalan. Tidak adanya bahu jalan yang disebabkan oleh adanya beberapa toko yang terletak didepan pasar tidak dilengkapi areal parkir juga karena banyaknya lapak-lapak pedagang yang berjejer disepanjang jalan. Kecenderungan masyarakat dan wisatawan menggunakan bahu jalan untuk memarkirkan kendaraannya disebabkan oleh areal parkir pasar sebagian digunakan untuk berjualan oleh masyarakat terutama pada hari pasar ditambah dengan pedagang kaki lima yang menempati bahu jalan sebagai area perdagangan menyebabkan jalan yang berada di kawasan Pasar Sentral Malino semakin sempit.

Adapun data geometrik Jalan Pasar Sentral Malino seperti berikut:

- a. Kondisi Jalan Pasar Sentral Malino adalah tipe jalan 2/2 UD (dua lajur tak terbagi)
- b. Lebar efektif jalur lalu lintas 4 m
- c. Tidak terdapat median jalan

2. Data Volume Lalu Lintas

Volume lalu lintas ada jumlah kendaraan yang melalui suatu ruas jalan yang tetap dalam satuan waktu. Data ini digunakan untuk mengetahui jam puncak pada

suatu ruas jalan. Berdasarkan hasil survey pada lokasi penelitian pada jam puncak yaitu:

Tabel 19

Volume Lalu Lintas di Jalan Pasar Sentral Malino

Pukul	Jumlah Kendaraan (Smp/jam)								Jml	Jumlah
	Jum'at		Jml	Sabtu		Jml	Minggu			
	Arah 1	Arah 2		Arah 1	Arah 2		Arah 1	Arah 2		
06.00-07.00	32	16	48	30	25	55	62	44	106	209
07.00-08.00	48	33	81	63	48	111	63	48	166	358
12.00-13.00	124	120	224	241	270	511	245	170	415	1.170
13.00-14.00	131	141	172	283	283	566	281	187	468	1.306
16.00-17.00	134	172	306	259	307	566	277	271	736	1.608
17.00-18.00	126	155	281	232	324	556	355	294	726	1.563
Jumlah	595	637	1.232	1.345	1.304	2.365	1.251	1.304	2.617	6.214

Sumber: Hasil Analisis 2019

Tabel 20

Jumlah Volume Lalu Lintas Harian Jalan Pasar Sentral Malino

Hari/Tanggal	Volume Lalu Lintas (Smp/Jam)
	Jumlah
Jum'at	1232
Sabtu	2.365
Minggu	2.617
Jumlah	6.214
Rata-rata	2.071

Berdasarkan tabel diatas pada Jalan Pasar Sentral Malino menunjukkan bahwa volume lalu lintas jam puncak maksimum terjadi pada pukul 17.00-18.00 dengan jumlah kendaraan 2.071 smp/jam dengan rata-rata jumlah kendaraan terbesar khususnya pada hari minggu yang dimanfaatkan masyarakat untuk berwisata sehingga menyebabkan meningkatnya jumlah kendaraan.

3. Kelas Hambatan Samping

Hambatan samping adalah aktivitas disamping kanan dan kiri segmen jalan yang dapat menimbulkan pengaruh yang cukup signifikan terhadap kelancaran lalu lintas pada ruas jalan. Adapun hambatan samping yang terdapat di Jalan Sultan Hasanuddin tepatnya jalan yang berada di depan pasar Malino adalah pejalan kaki, kendaraan parkir atau berhenti dan kendaraan lambat seperti sepeda. Untuk lebih jelasnya mengenai hambatan samping pada lokasi penelitian dapat dilihat pada tabel 4.11 berikut:

Tabel 21
Kelas Hambatan Samping Jalan Pasar Sentral Malino

No.	Waktu	Kendaraan Lambat	Kendaraan Parkir/Berhenti	Pejalan Kaki	Jumlah	Jumlah Bobot Kejadian	Kelas Hambatan Samping
1.	Jum'at	0	240	299	539	500-899	Tinggi
2.	Sabtu	2	386	637	1.025	900	Sangat Tinggi
3.	Minggu	0	548	666	1.214	900	Sangat Tinggi
Rata-rata		1	391	1.158	1.968	900	Sangat Tinggi

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa hambatan samping terbesar ialah pada hari minggu sebesar 1.214 sehingga termasuk dalam kelas hambatan samping kategori sangat tinggi. Hal ini sesuai dengan kondisi khusus komersial dengan aktivitas perbelanjaan dipinggir Jalan Pasar Sentral Malino. Sedangkan untuk jumlah hambatan samping terkecil yaitu pada hari jum'at sebesar 539 hambatan samping.

4. Analisis Kecepatan Tempuh

Kecepatan tempuh kendaraan di Jalan Pasar Sentral Malino pada jam puncak mengalami penurunan kecepatan saat sore menjelang malam khususnya pada hari libur. Untuk kecepatan rata-rata kendaraan pada jam puncak di Pasar Sentral Malino dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 22
Kecepatan Rata-rata Kendaraan

No.	Hari/Tanggal	Kecepatan Rata-rata Kendaraan (Km/Jam)		
		MC	LV	HV
1.	Jum'at	45	42	38
2.	Sabtu	38	27	25
3.	Minggu	36	25	23

Sumber: Hasil Analisis 2019

5. Analisis Kapasitas Ruas Jalan

Kapasitas jalan perkotaan dihitung dari kapasitas dasar. Kapasitas dasar adalah jumlah kendaraan maksimum yang dapat melintasi suatu penampang pada suatu jalur atau jalan selama 1 (satu) jam dalam keadaan jalan dan lalu lintas yang mendekati ideal dapat dicapai. Permasalahan ruas jalan didepan Pasar Malino adalah sebagai berikut:

- a. Pasar berada dipinggir jalan utama yang merupakan arus lalu lintas regional yang penggunaannya bersama-sama dengan pergerakan antar wilayah dari atau ke Sinjai.
- b. Lingkungan padat/rapat dengan kondisi jalan menanjak dan menurun
- c. Tidak memiliki bahu jalan.

- d. Di depan Pasar terdapat toko-toko yang tidak dilengkapi dengan areal parkir
- e. Terdapat pedagang-pedagang dengan lapak berjejer disepanjang jalan
- f. Area parkir pasar sebagian digunakan untuk berjualan oleh masyarakat terutama pada hari pasar yang menyebabkan area parkir menjadi semakin sempit.
- g. Kecenderungan pengunjung atau wisatawan memarkirkan kendaraannya disamping jalan yang menyebabkan terjadinya penyempitan jalan.

Berdasarkan hal diatas dapat diketahui bahwa penyebab yang mempengaruhi permasalahan lalu lintas atau sektor transportasi adalah banyaknya kendaraan yang parkir dipinggir jalan untuk membeli sesuatu di pasar sehingga kapasitas jalan dapat dibedakan menjadi dua aspek yaitu:

1) Kapasitas Dasar

Adapun kapasitas Dasar Jalan Pasar Pasar Sentral Malino dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 23

Kapasitas Dasar Jalan Pasar Pasar Sentral Malino

No.	Parameter	Geometrik	Jumlah
	Kapasitas Dasar	2900	2.900
	Faktor Pengaruh Lebar Lajur	4	-
	Faktor Pengaruh Distribusi Arah	50-50	1,00
	Faktor Pengaruh Hambatan Samping	1,5	0,85

	Faktor Pengaruh Ukuran Kota	< 0,1	0,86
Jumlah			2.120

2) Kapasitas Dasar Parkir

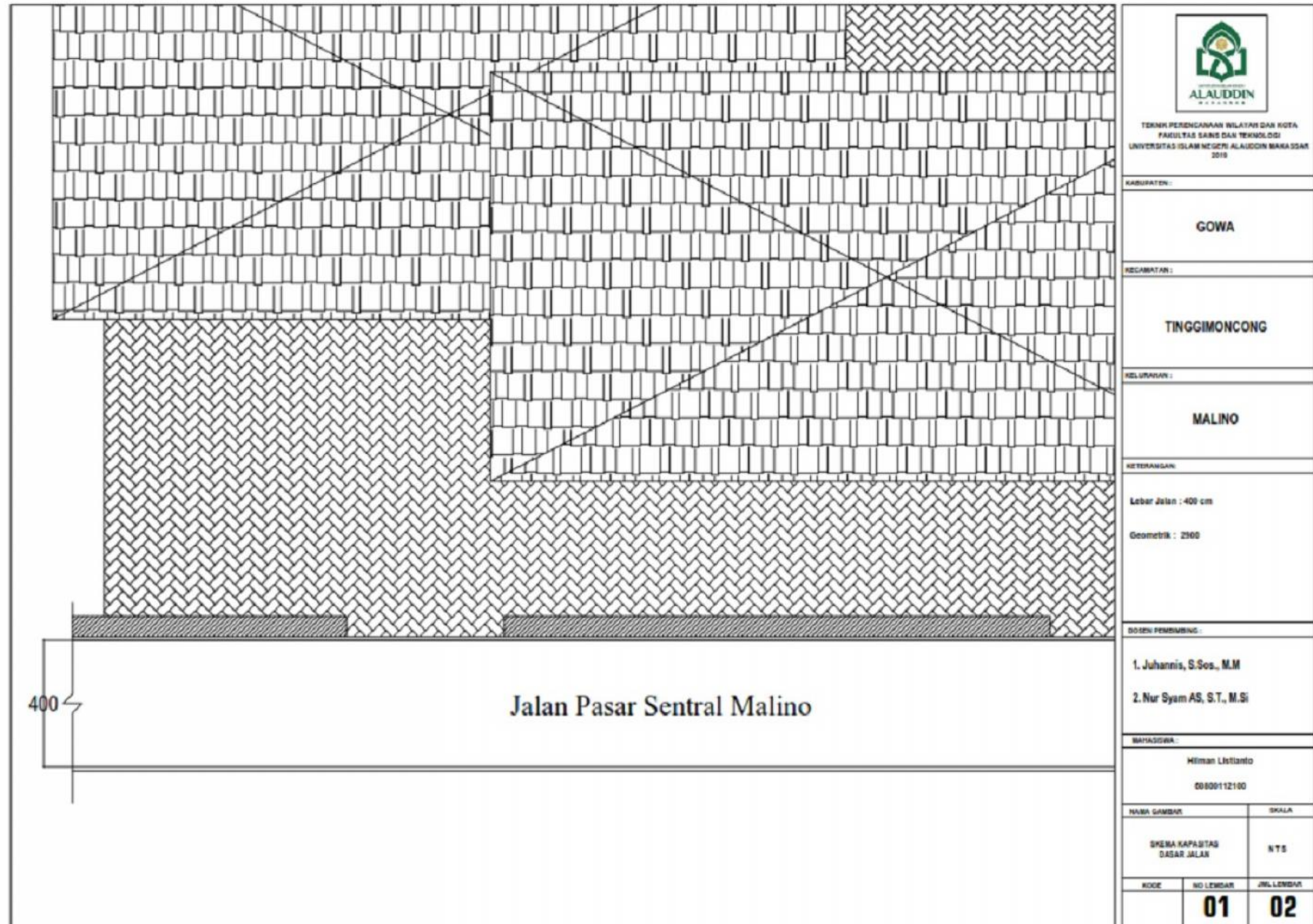
Adapun kapasitas dasar parkir Jalan Pasar Sentral Malino dapat dilihat pada tabel 23 berikut

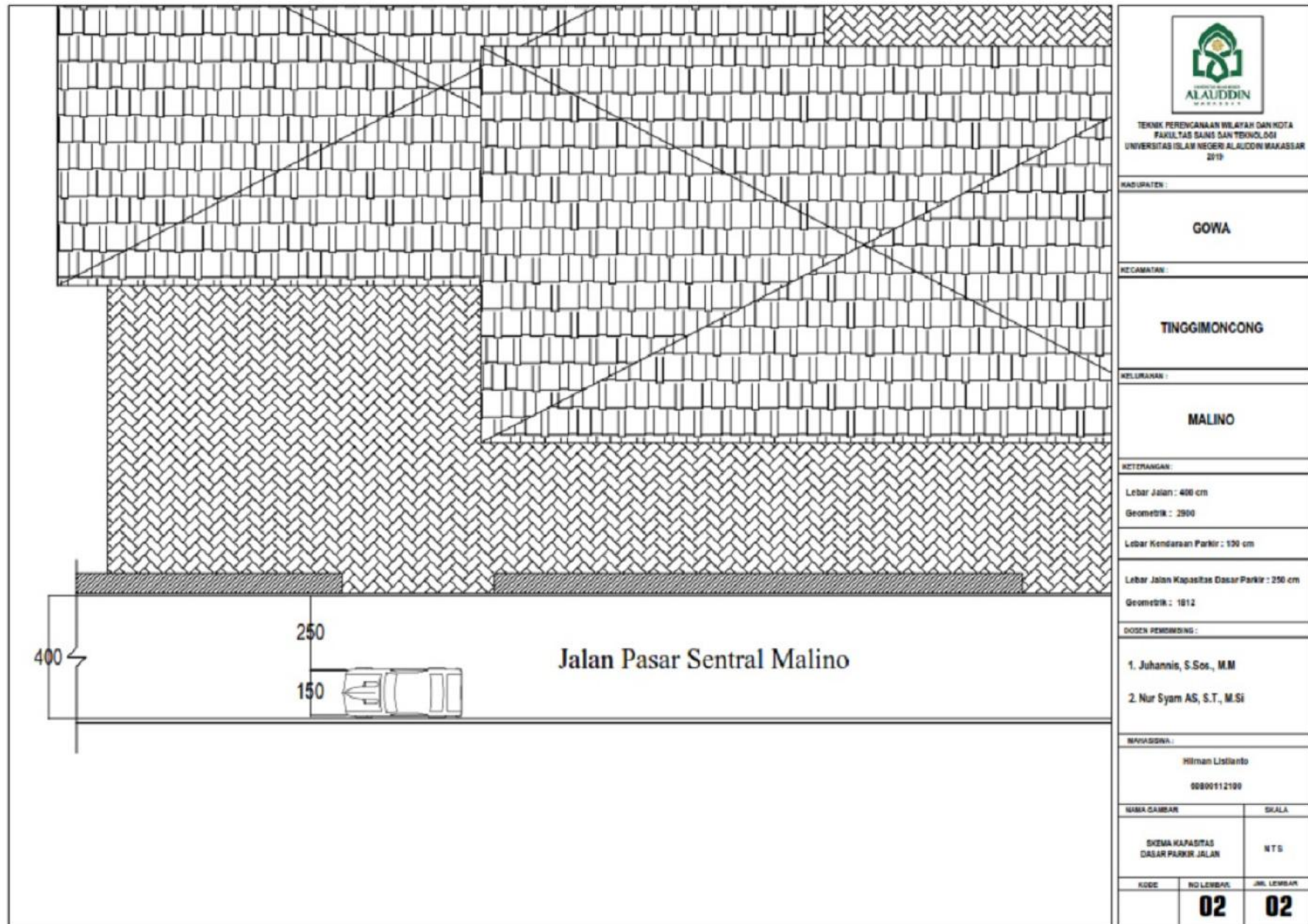
Tabel 24

Kapasitas Dasar Parkir Jalan Pasar Sentral Malino

No.	Parameter	Geometrik	Jumlah
	Kapasitas Dasar	1812	1812
	Faktor Pengaruh Lebar Lajur	2,5	-
	Faktor Pengaruh Distribusi Arah	50-50	1,00
	Faktor Pengaruh Hambatan Samping	1,5	0,85
	Faktor Pengaruh Ukuran Kota	< 0,1	0,86
Jumlah			1.325

Berdasarkan tabel 23 dan tabel 24 diatas dapat diketahui bahwa kapasitas dasar yang dapat ditampung oleh Jalan Pasar Sentral Malino pada jam puncak adalah 2.120 smp/jam. Sedangkan kapasitas dasar parkir yang dapat ditampung oleh Jalan Pasar Sentral Malino pada jam puncak adalah 1.325 smp/jam





6. Analisis Tingkat Pelayanan

Indeks Tingkat Pelayanan (ITP) menjadi dasar untuk penentuan tingkat pelayanan suatu ruas jalan yang ditentukan oleh besarnya nilai derajat kejenuhan.

Derajat kejenuhan adalah salah satu indikator utama yang menunjukkan kinerja pelayanan lalu lintas dari suatu ruas jalan dari suatu ruas jalan. Nilai dari derajat kejenuhan adalah hasil rasio antara volume lalu lintas yang melalui suatu ruas jalan dengan kapasitas ruas jalan tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.15 berikut:

Tabel 25
Derajat Kejenuhan Jalan Pasar Sentral Malino

Kapasitas Dasar			Kapasitas Dasar Parkir		
Volume Lalu Lintas (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	Derajat Kejenuhan	Volume Lalu Lintas (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	Derajat Kejenuhan
2.071	2.120	0,97	2.071	1.325	1,5

Sumber : Hasil Analisis 2019

Berdasarkan tabel 25 diatas dapat diketahui bahwa derajat kejenuhan Jalan Pasar Sentral Malino dengan kapasitas dasar adalah 0,97 sedangkan derajat kejenuhan kapasitas dasar parkir adalah 1,5. Kapasitas dasar jalan pada Jalan Pasar Sentral Malino sebesar 2.120 smp/jam. Sedangkan kapasitas dasar parkir Jalan Pasar Sentral Malino adalah 1.325 smp/jam yang dibebani volume harian 2.071 berdasarkan hal tersebut maka tingkat pelayanan jalan dengan kapasaitas dasar menurut Indeks Tingkat Pelayanan Jalan (ITP) termasuk dalam tingkat pelayanan E dengan derajat kejenuhan 0,97 yaitu Volume lalu lintas mendekati/berada pada kapasitas, arus tidak stabil, kecepatan kadang terhenti.

Selanjutnya, tingkat pelayanan jalan dengan kapasitas dasar parkir menurut Indeks Tingkat Pelayanan Jalan (ITP) termasuk dalam tingkat pelayanan F dengan derajat kejenuhan 1,5 yaitu dipaksakan atau macet, kecepatan rendah, volume dibawah kapasitas, antrian panjang dan terjadi hambatan yang besar.

Pasar Sentral Malino menjadi salah satu tempat yang banyak dikunjungi oleh wisatawan khususnya pada hari-hari libur atau akhir pekan dilihat dari tingginya aktivitas kendaraan di Jalan Pasar Sentral Malino baik kendaraan berhenti untuk sekedar membeli jajanan yang dijual dipinggir jalan Pasar Sentral Malino ataupun kendaraan parkir milik pengunjung yang berbelanja didalam area pasar. Sayuran dan buah-buahan segar dengan harga terjangkau di Pasar Sentral Malino menjadi daya tarik utama pengunjung sehingga menjadikan Pasar Sentral Malino sebagai salah satu objek wisata belanja yang dapat mendukung kepariwisataan di daerah tersebut.



Gambar 4
Hambatan Sampung



Gambar 5
Kemacetan Ruas Jalan

E. Pengembangan Pasar Sentral Malino Untuk Mendukung Kepariwisata Ditinjau Dari Apek Transportasi

1. Analisis Kondisi Fisik Lingkungan

Analisis kondisi fisik lingkungan meliputi analisis topografi (kemiringan lereng), analisis kondisi curah hujan, analisis kondisi jenis tanah, dan analisis penggunaan lahan di Kelurahan Malino.

a. Topografi (Kemiringan Lereng)

Geometrik jalan didepan pasar sentral Malino termasuk pada daerah menanjak dan menurun. Kondisi ini mempengaruhi kinerja jalan karena terjadi perlambatan pada situasi seperti itu yang mengakibatkan terjadinya penumpukan kendaraan sehingga terjadi kemacetan arus. Kemacetan sangat memuncak terutama pada hari libur atau menjelang hari raya dikarenakan jalan tersebut merupakan jalan yang menghubungkan Kabupaten Gowa dan Kabupaten Sinjai.

b. Curah Hujan

Situasi lingkungan Kota Malino dengan curah hujan yang tinggi sehingga mempengaruhi permukaan jalan menjadi licin. Hal ini menyebabkan jalan disekitar pasar sentral Malino menjadi sangat rawan terjadinya kecelakaan dengan kondisi ini juga mempengaruhi terjadinya kemacetan disekitar pasar sentral Malino.

Tingginya curah hujan di Kelurahan Malino mempengaruhi tingkat penggunaan kendaraan ringan dan kendaraan bermotor hampir sama

jumlahnya. Hal ini berbanding terbalik dengan daerah lain yang memiliki curah hujan dibawah 2.000 mm/tahun – 3.000 mm/tahun.

c. Jenis Tanah

Tanah Andosol merupakan jenis tanah subur yang baik digunakan untuk lahan pertanian, tetapi tanah andosol ini umumnya terletak pada lereng – lereng gunung yang dominan berbukit sampai bergunung. Dengan jenis tanah tersebut maka kecendrungan masyarakat melakukan kegiatan berkebun, menanam sayuran, dan tanaman hias yang menarik minat wisatawan untuk datang berlibur di Kelurahan Malino.

d. Tata Guna Lahan

Penggunaan lahan disekitar Pasar Sentral Malino didominasi oleh lapak-lapak pedagang yang menarik minat wisatawan untuk berwisata belanja sehingga para wisatawan memarkirkan kendaraannya secara tidak teratur disamping ruas jalan pasar sentral Malino. Hal ini menyebabkan penyempitan ruas jalan pasar sentral Malino sehingga mengganggu aksesibilitas kendaraan disekitar pasar sentral Malino.

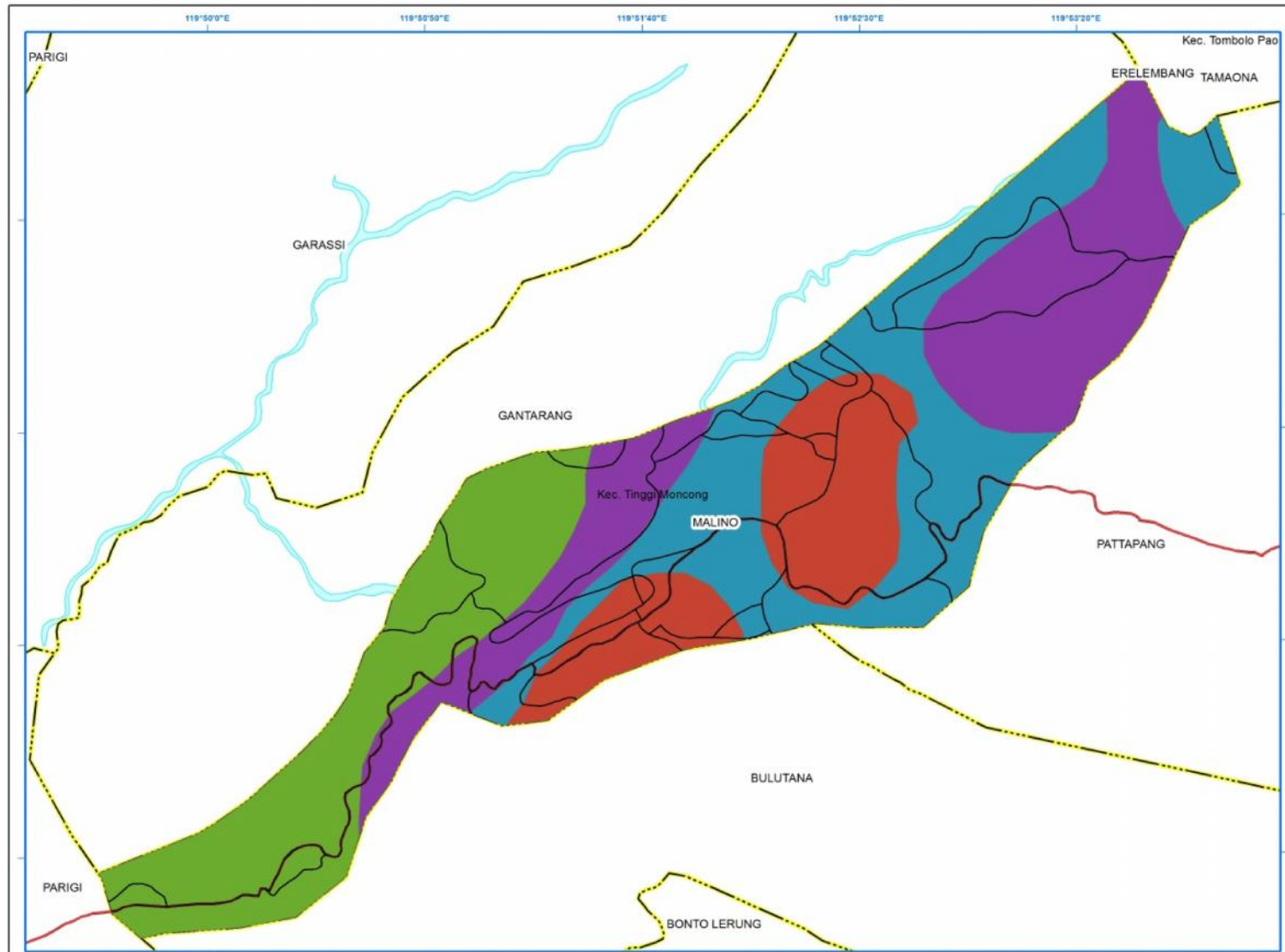
Kelurahan Malino masih didominasi oleh pemanfaatan lahan hutan dengan luas 9.03 Ha atau (46.10%), pemanfaatan lahan semak belukar dengan luas 3.24 Ha atau (16.55%), dan sungai dengan luas 0.02 Ha atau (0.14%). Untuk permukiman (daerah terbangun) sendiri memiliki luas 0.07 Ha dengan persentase (0.36%) dan dilihat dari tutupan lahannya ialah jenis sawah tadah hujan dengan luas 2.28 Ha atau (11,64%), tegalan/ladang dengan luas 4.93 Ha atau (25,18%).

Untuk mengetahui kondisi dan jenis pemanfaatan lahan di Kelurahan Malino, dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 26
Penggunaan Lahan Kelurahan Malino Tahun 2018

No	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Persentase (%)
1.	Permukiman	0.07	0.36
2.	Hutan	9.03	46.10
3.	Tegalan/Ladang	4.93	25.18
4.	Sawah Tadah Hujan	2.28	11.64
5.	Semak Belukar	3.24	16.55
6.	Sungai	0.02	0.14
Kelurahan Malino		19,59	100.00

Sumber : survey Lapangan dan Citra Satelit 2019

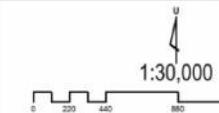


KELURAHAN MALINO - KECAMATAN TINGGIMONCONG



TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN MAKASSAR
2019

PETA KEMIRINGAN LERENG KELURAHAN MALINO



Proyeksi : Transverse Mercator
Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
Datum Horizontal : WGS 1984 Zona 50 S

PETA INDEKS



KETERANGAN :

- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Garis Pantai

Tematik Administrasi

- 0-8
- 15-25
- 25-40
- 8-15

Dosen Pembimbing :

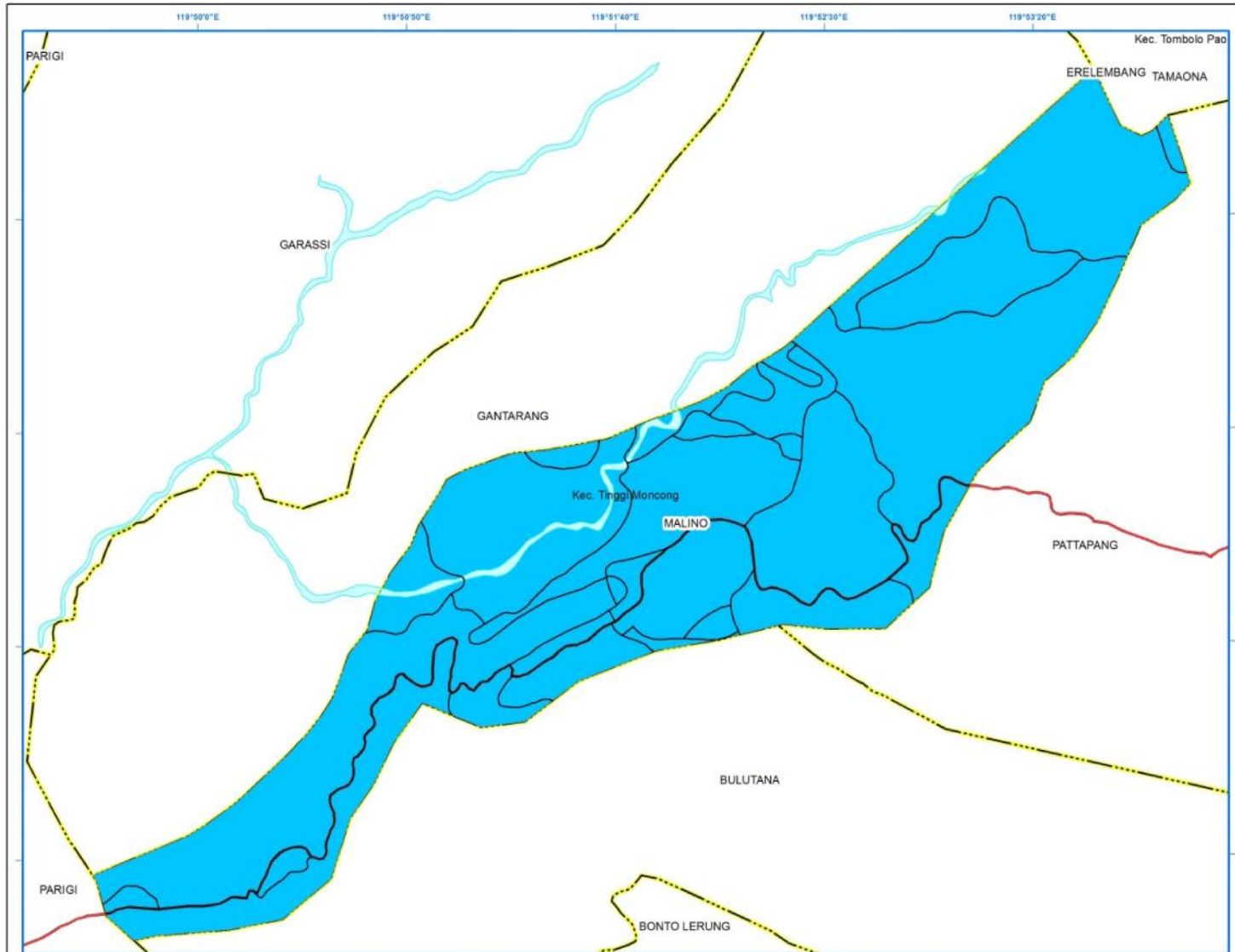
1. Juhannis, S.Sos., M.M
2. Nur Syam AS, S.T., M.Si

Mahasiswa :

Hilman Listianto
60800112100

Sumber Peta :

1. Peta Rupa Bumi Skala 1:30000
2. Citra Satelit Tahun 2019
3. RTRW Kabupaten Gowa Tahun 2012-2022

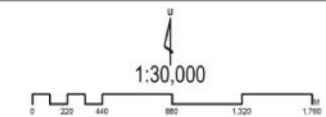


KELURAHAN MALINO - KECAMATAN TINGGIMONCONG



TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN MAKASSAR
2019

PETA CURAH HUJAN
KELURAHAN MALINO



Proyeksi: Transverse Mercator
Sistem Grid: Grid Geografi dan Grid UTM
Datum Horizontal: WGS 1984 Zona 50 S

PETA INDEKS



KETERANGAN :

- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Garis Pantai

Tematik Administrasi

266,4 mm/Tahun

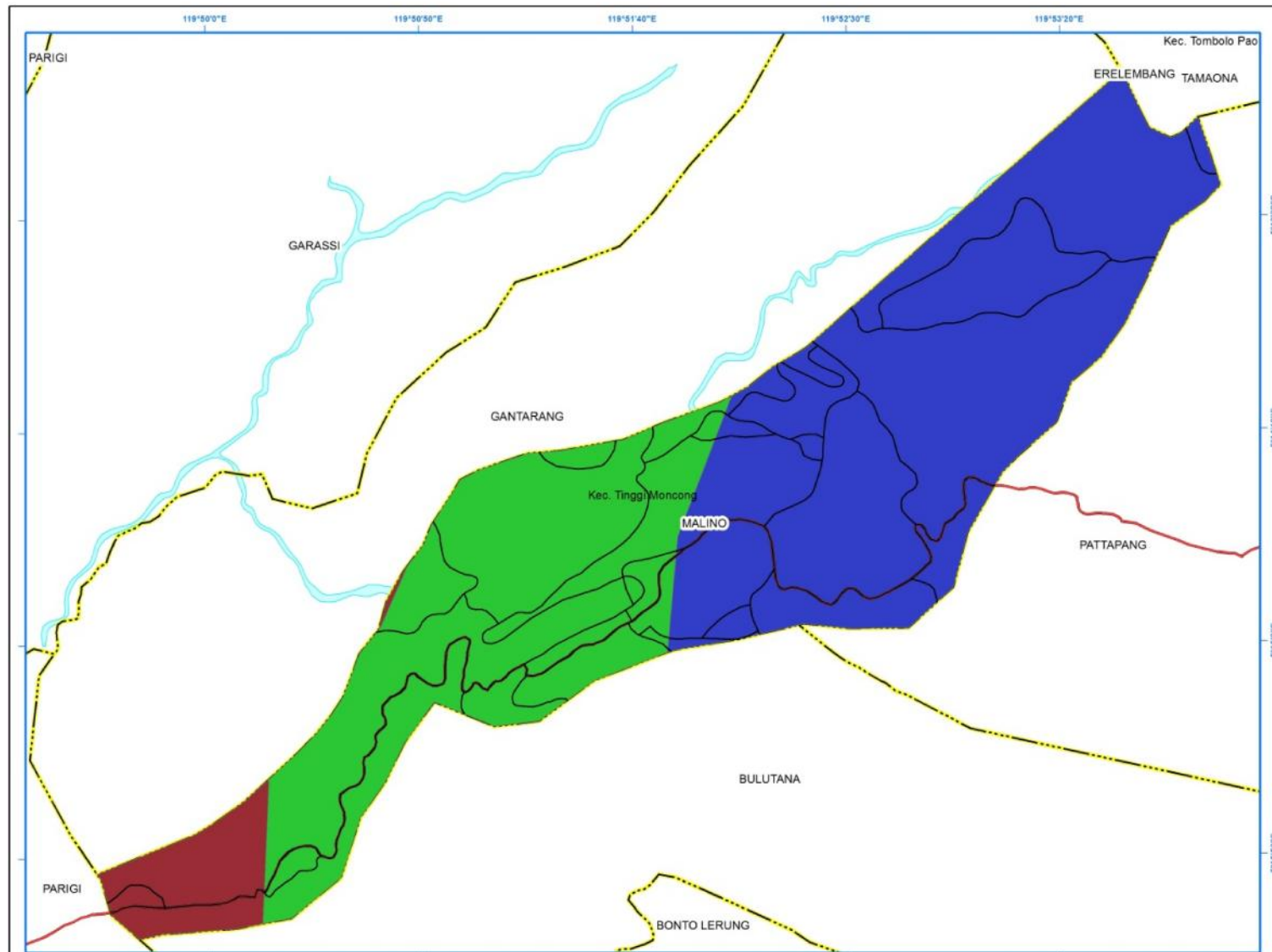
Dosen Pembimbing :

1. Juhannis, S.Sos., M.M
2. Nur Syam AS, S.T., M.Si

Mahasiswa :

Hilman Listianto
60800112100

Sumber Peta :
1. Peta Rupa Bumi Skala 1:30000
2. Citra Satelit Tahun 2019
3. RTRW Kabupaten Gowa Tahun 2012-2022

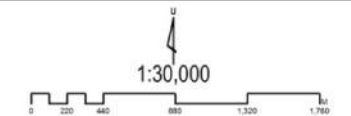


KELURAHAN MALINO - KECAMATAN TINGGIMONCONG



TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN MAKASSAR
2019

PETA JENIS TANAH
KELURAHAN MALINO



Proyeksi : Transverse Mercator
Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
Datum Horizontal : WGS 1984 Zona 50 S

PETA INDEKS



KETERANGAN :

- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Garis Pantai

Tematik Administrasi

- Litosol
- Andosol
- Latosol

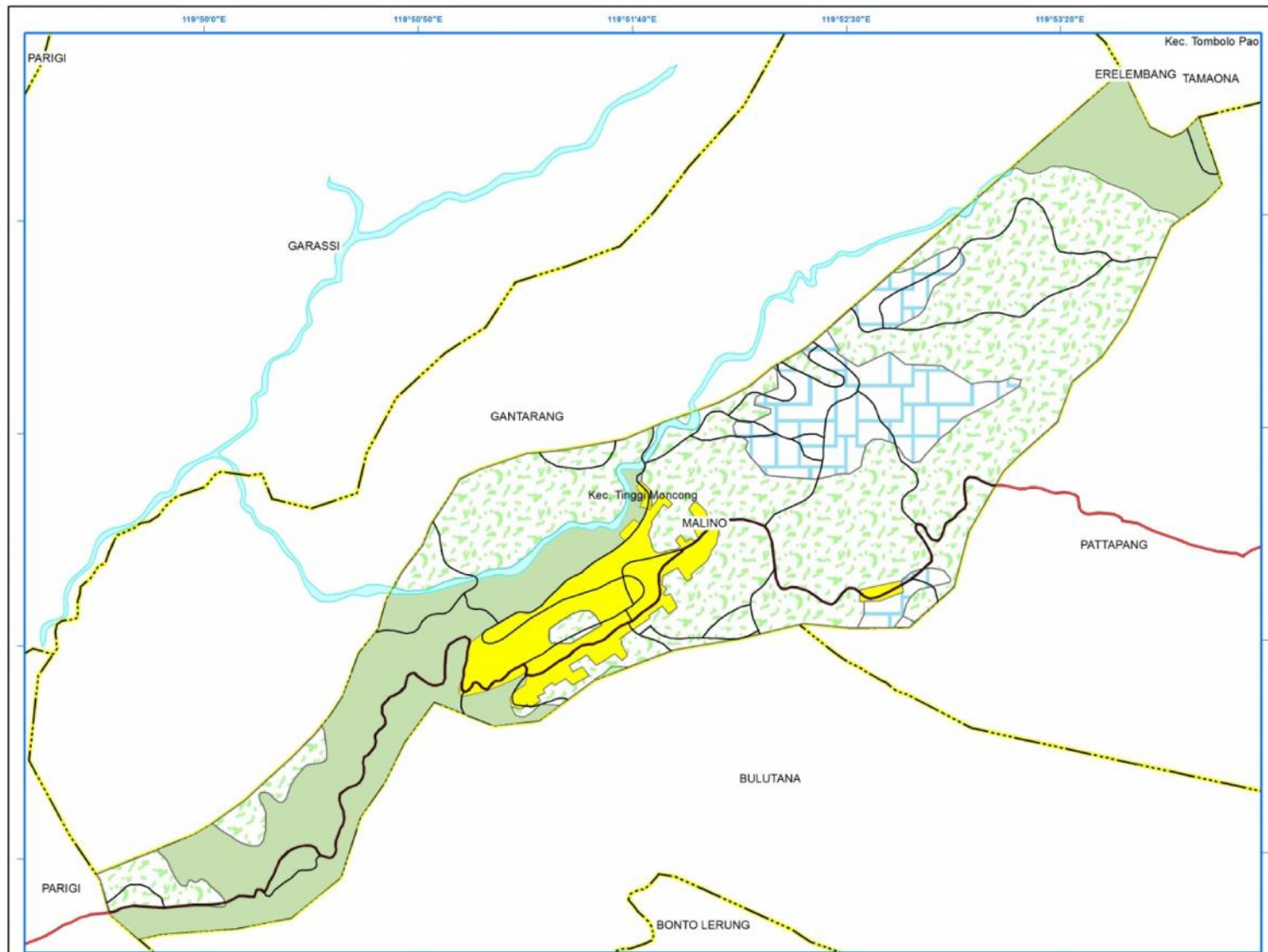
Dosen Pembimbing :

1. Juhannis, S.Sos., M.M
2. Nur Syam AS, S.T., M.Si

Mahasiswa :

Hilman Listianto
60800112100

Sumber Peta :
1. Peta Rupa Bumi Skala 1:30000
2. Citra Satelit Tahun 2019
3. RTRW Kabupaten Gowa Tahun 2012-2022

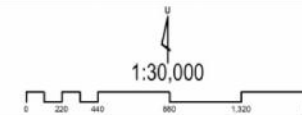


KELURAHAN MALINO - KECAMATAN TINGGIMONCONG



TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN MAKASSAR
2019

PETA TATA GUNA LAHAN
KELURAHAN MALINO



Proyeksi : Transverse Mercator
Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
Datum Horizontal : WGS 1984 Zona 50 S

PETA INDEKS



KETERANGAN :

- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Garis Pantai

Tematik Administrasi

- Hutan
- Ladang/Tegal
- Permukiman
- Sawah Tadah Hujan
- Semak Belukar
- Sungai

Dosen Pembimbing :

1. Juhannis, S.Sos., M.M
2. Nur Syam AS, S.T., M.Si

Mahasiswa :

Hilman Listianto
60800112100

Sumber Peta :
1. Peta Rupa Bumi Skala 1:30000
2. Citra Satelit Tahun 2019
3. BTRW Kabupaten Gowa Tahun 2012-2022

2. Pasar Sentral Malino Ditinjau Dari Aspek Transportasi

a) Keberadaan Pasar Sentral Malino Ditinjau Dari Aspek Transportasi

Kabupaten Gowa merupakan salah satu Kabupaten yang memiliki banyak panorama alam yang indah yang didukung oleh fasilitas yang cukup memadai seperti wisata alam, wisata budaya dan wisata belanja. Dan salah satu yang menjadi ikon wisata belanja di Kabupaten Gowa adalah Pasar Sentral Malino.

Pasar Sentral Malino terletak di Kecamatan Tinggi Moncong tepatnya di Kelurahan Malino. Dengan topografi 1.014 mdpl dengan kondisi jalan menanjak-menurun dianggap cukup membahayakan pengguna kendaraan khususnya pengunjung pasar. Jalan Pasar Sentral Malino yang sempit menanjak-menurun, menyulitkan pengunjung pasar ketika akan memarkirkan atau menyimpan kendaraan di sekitar area pasar sehingga terjadi kemacetan ketika kendaraan dari arah yang berlawanan saling bertemu di jalan tersebut. Tidak berfungsinya areal parkir yang berada di kawasan Pasar Sentral Malino yang disebabkan pedagang kaki lima yang menempati bahu jalan sebagai area perdagangan menyebabkan tingkat kemacetan menjadi lebih tinggi.

b) Solusi Keberadaan Pasar Sentral Malino

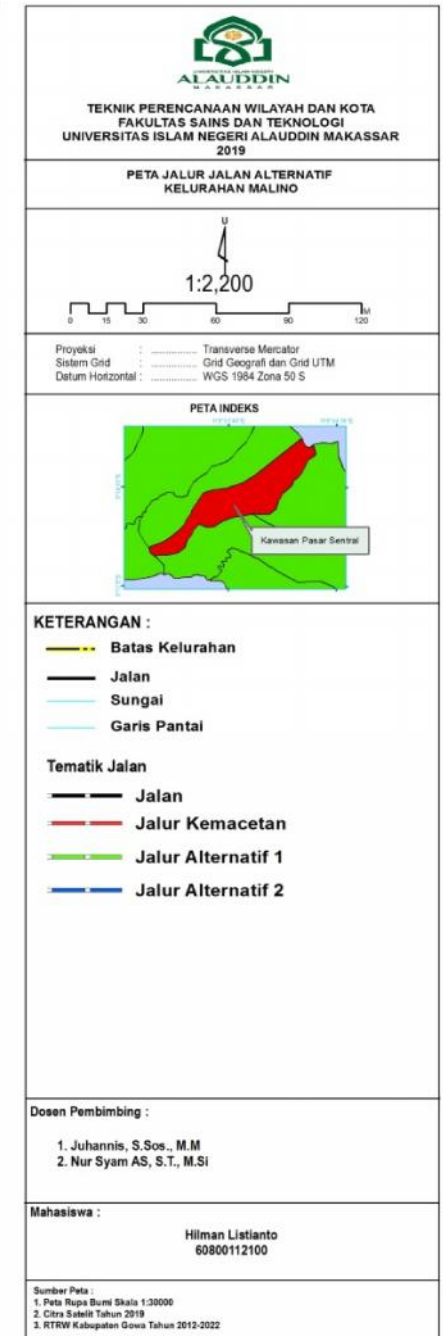
Keberadaan Pasar Sentral Malino diruas jalan Sultan Hasanuddin Kelurahan Malino perlu dipertahankan dengan melakukan pemanfaatan jalur alternatif yang berada di belakang dan di depan Pasar Sentral Malino. Pemanfaatan jalur alternatif ke belakang Pasar Sentral Malino diikuti dengan pemindahan area parkir ke belakang Pasar Sentral Malino, sehingga peruntukan lahan parkir sebelumnya

digunakan sebagai tempat perdagangan para pedagang liar yang menempati bahu jalan

Selanjutnya untuk meminimalisir dampak kemacetan atau kepadatan kendaraan, perlu diadakannya rekayasa lalu lintas oleh petugas yang berwenang. Dengan demikian diharapkan dapat lebih menarik minat wisatawan untuk berwisata belanja ke Pasar Sentral Malino sehingga dapat lebih meningkatkan nilai kepariwisataan yang ada di Kecamatan Malino.

Dengan adanya rekayasa lalu lintas volume kendaraan di ruas jalan Sultan Hasanuddin Kelurahan Malino akan menjadi lancar tanpa terjadi penumpukan kendaraan di karenakan ruas jalan hanya akan menjadi satu jalur yaitu jalur kendaraan dari Kabupaten Sinjai ke Kabupaten Gowa. Geometrik jalan yang menurun di ruas jalan Sultan Hasanuddin Kelurahan Malino tepatnya didepan Pasar Sentral Malino akan membantu kecepatan kendaraan dari Kabupaten Sinjai ke Kabupaten Gowa.

Pemanfaatan lahan parkir Pasar Sentral Malino akan meniadakan hambatan samping yang disebabkan oleh kendaraan wisatawan maupun penduduk yang memarkirkan kendaraannya dipinggir ruas jalan Sultan Hasanuddin Kelurahan Malino tepatnya didepan Pasar Sentral Malino. Penertiban pedagang liar di sepanjang ruas jalan Sultan Hasanuddin Kelurahan Malino tepatnya di samping Pasar Sentral Malino akan menarik minat para wisatawan ataupun penduduk untuk berwisata belanja ke dalam area perdagangan Pasar Sentral Malino, yang akan meniadakan hambatan samping di sepanjang ruas jalan Sultan Hasanuddin Kelurahan Malino.



F. Pandangan Islam Tentang Transportasi dan Kemacetan

Transportasi merupakan urat nadi pembangunan suatu wilayah, dengan transportasi yang selalu tersedia maka berefek pada aktivitas masyarakat yang lancar pada suatu wilayah. Dalam pandangan islam, transportasi merupakan salah satu alat atau moda yang menjadikan kebutuhan pokok saat ini. Seakan manusia tidak dapat hidup tanpanya.

Dalam al-Quran telah disebutkan mengenai bagaimana pentingnya transportasi walaupun dengan sarana sederhana yaitu menggunakan hewan tunggangan. Allah swt berfirman dalam QS. Al- An'am /6:142 yaitu :

وَمِنَ الْأَنْعَامِ حَمُولَةٌ وَفَرَشَاءٌ كُلُوا مِمَّا رَزَقَكُمُ اللَّهُ وَلَا تَتَّبِعُوا خُطُوَاتِ الشَّيْطَانِ ۚ إِنَّهُ لَكُمْ عَدُوٌّ مُّبِينٌ

Terjemahnya :

Dan di antara hewan ternak itu ada yang dijadikan untuk pengangkutan dan ada yang untuk disembelih. Makanlah dari rezeki yang telah diberikan Allah kepadamu, dan janganlah kamu mengikuti langkah-langkah setan. Sesungguhnya setan itu musuh yang nyata bagimu. (Al-Quran dan Terjemahnya, Surah Al-An'Am:142) (Kementerian Agama RI 2012).

Ayat ini menyatakan dan hanya Allah semata-mata yang menciptakan *dari jenis binatang ternak*, yaitu unta, sapi, domba, dan kambing, yang manfaatnya sangat banyak buat kamu antara lain, *sebagai alat pengangkut* barang-barang berat kamu dan ada juga yang kamu manfaatkan bulu dan rambutnya sebagai alas. *Makanlah sebagian rezeki yang halal yang telah dianugerahkan Allah kepada kamu, dan janganlah kamu mengikuti langkah-langkah setan* dalam segala hal termasuk menghalalkan yang haram atau sebaliknya. *Sesungguhnya ia terhadap kamu adalah musuh yang nyata permusuhan*nya (Shihab, 2002).

Berdasarkan ayat dalam Surah Al-An'am diketahui bahwa transportasi merupakan hal yang sangat penting dalam kehidupan sehari-hari terutama dalam mencari rejeki di muka bumi. Namun seiring dengan perkembangan zaman maka tujuan dari pengembangan transportasi menjadi beragam, sistem transportasi menjadi hal yang sangat penting dalam mendukung aktifitas sehari-hari seperti kegiatan ekonomi, aktifitas dalam dunia pendidikan dan aktifitas dalam dunia kerja. Tingginya aktifitas masyarakat mengakibatkan penggunaan sarana transportasi juga ikut meningkat khususnya peningkatan jumlah angkutan pribadi dan angkutan umum.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan analisis yang dilakukan di Kelurahan Malino dengan tujuan Evaluasi Keberadaan Pasar Sentral Malino Dalam Mendukung Kepariwisataaan Ditinjau Dari Aspek Transportasi maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Keberadaan Pasar sentral Malino tidak mendukung kepariwisataan ditinjau dari aspek transportasi. Berdasarkan kapasitas dasar Pasar Sentral Malino termasuk dalam kategori E dengan derajat kejenuhan 0,97 yaitu kondisi arus lalu lintas masih dalam batas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi dan hambatan dari kendaraan lain semakin besar. Sedangkan kapasitas dasar parkir di Jalan Pasar Sentral Malino termasuk dalam kategori F dengan derajat kejenuhan 1,5 yaitu dipaksakan atau macet, kecepatan rendah, volume dibawah kapasitas, antrian panjang dan terjadi hambatan yang besar.
2. Pengembangan Pasar Sentral Malino untuk mendukung kepariwisataan Malino ditinjau dari aspek transportasi adalah:
 - a. Melakukan pemanfaatan jalur alternatif yang berada di belakang Pasar Sentral Malino. Pemanfaatan jalur alternatif ke belakang Pasar Sentral Malino diikuti dengan pemindahan area parkir ke belakang Pasar Sentral Malino, sehingga peruntukan lahan parkir sebelumnya digunakan sebagai tempat perdagangan para pedagang liar yang menempati bahu jalan.

- b. Selanjutnya untuk meminimalisir dampak kemacetan atau kepadatan kendaraan, perlu diadakannya rekayasa lalu lintas oleh petugas yang berwenang.

B. Saran

Memperhatikan kesimpulan dari hasil analisis, maka disarankan perlu dilakukan kajian terhadap keberadaan pasar sentral Malino ditinjau dari aspek transportasi. Beberapa aspek penting yang harus diperhatikan adalah : penguatan organisasi dan kelembagaan, pembinaan masyarakat dan wisatawan yang berkunjung ke pasar sentral Malino, penertiban arus lalu lintas dengan diadakannya rekayasa lalu lintas, dan pemanfaatan jalur alternatif demi mengurangi dampak kemacetan di sekitar pasar sentral Malino.

DAFTAR PUSTAKA

C.P, N., Supriyanto, A., & Maulan, Y. M. (2016). Rancang Bangun Sistem Informasi Monitoring Evaluasi Pembangunan Sarana dan Prasarana Pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya. *JSIKA*, 5.

Dr. Anriansyah., M. (2005). *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori*. Senayan Jakarta Pusat: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo beragama.

Junoasmono, T., & Moerwanto, A. S. (2017). Strategi Pembangunan Infrastruktur Wisata Terintegrasi. *Jurnal HPJI*, 12.

Khalik, W. (2014). Kajian Kenyamanan dan Keamanan Wisatawan di Kawasan Pariwisata Kuta Lombok. *JUMPA*, 19.

Poluan, I., Gosal, R., & Undap, G. (217). Perencana Pemerintah Daerah Dalam Penataan Pasar Tombatu di Kabupaten Minahasa Tenggara. *Jurnal Jurusan Ilmu Pemerintahan*, 9.

rozy, E. f., & koswara, A. y. (2017). Karakteristik Infrastruktur Pendukung Wisata Pantai Sanggar Kabupaten Tulungagung. *Jurnal Teknik ITS*, 5.

Tamin, O. (1999). Pengaruh Kegiatan Perparkiran di Badan Jalan (One Street Parking) Terhadap Kinerja Ruas Jalan Studii Kasus DKI Jakarta. *Jurnal Transportasi*, 17.

PERHITUNGAN VOLUME LALU LINTAS

Arah 1 : Ke Kabupaten Sinjai

Arah 2 : Ke Kabupaten Gowa

Hari/Tanggal : Jum'at																	
Pukul	Arah 1								Arah 2								Total (Smp/ Jam)
	Kend/Jam				Smp/Jam				Kend/Jam				Smp/Jam				
	MC	LV	HV	Jml	MC (emp 0,35)	LV (emp 1,00)	HV (emp 1,20)	Jml	MC	LV	HV	Jml	MC (emp 0,35)	LV (emp 1,00)	HV (emp 1,20)	Jml	
06.00 – 07.00	42	12	2	56	18	12	2	32	23	7	1	31	8	7	1	16	48
07.00 – 08.00	51	25	4	80	18	25	5	48	21	25	1	47	7	25	1	33	81
12.00 – 13.00	133	67	8	208	47	67	10	124	115	78	2	195	40	78	2	120	224
13.00 – 14.00	147	74	5	226	51	74	6	131	121	93	5	219	42	93	6	141	172
16.00 – 17.00	140	77	7	224	49	77	8	134	144	114	7	265	50	114	8	172	306
17.00 – 18.00	135	74	4	213	47	74	5	126	139	102	3	244	49	102	4	155	281
Jumlah	648	329	30	1.007	230	329	36	595	563	419	19	1.001	196	419	22	637	1.232

Sumber : Survey Lapangan 2019

Keterangan :

MC : Sepeda Motor

LV : Kendaraan Ringan

HV : Kendaraan Berat

PERHITUNGAN VOLUME LALU LINTAS

Arah 1 : Ke Kabupaten Sinjai

Arah 2 : Ke Kabupaten Gowa

Hari/Tanggal : Sabtu																	
Pukul	Arah 1								Arah 2								Total (Smp/ Jam)
	Kend/Jam				Smp/Jam				Kend/Jam				Smp/Jam				
	MC	LV	HV	Jml	MC (emp 0,35)	LV (emp 1,00)	HV (emp 1,20)	Jml	MC	LV	HV	Jml	MC (emp 0,35)	LV (emp 1,00)	HV (emp 1,20)	Jml	
06.00 – 07.00	51	10	2	63	18	10	2	30	47	8	1	56	16	8	1	25	55
07.00 – 08.00	63	34	6	103	22	34	7	63	44	31	2	77	15	31	2	48	111
12.00 – 13.00	257	137	15	409	90	137	18	241	239	82	3	321	84	82	4	270	511
13.00 – 14.00	277	179	4	460	97	179	5	283	211	102	9	324	74	102	11	283	566
16.00 – 17.00	286	165	10	461	100	165	12	259	300	160	5	465	105	160	6	307	566
17.00 – 18.00	425	196	8	629	149	196	10	232	299	127	6	432	105	127	7	324	556
Jumlah	1.359	721	45	2.125	476	721	54	1.345	1.140	510	26	1.675	399	510	31	1.304	2.365

Sumber : Survey Lapangan 2019

Keterangan :

MC : Sepeda Motor

LV : Kendaraan Ringan

HV : Kendaraan Berat

PERHITUNGAN VOLUME LALU LINTAS

Arah 1 : Ke Kabupaten Sinjai

Arah 2 : Ke Kabupaten Gowa

Hari/Tanggal : Minggu																	
Pukul	Arah 1								Arah 2								Total (Smp/ Jam)
	Kend/Jam				Smp/Jam				Kend/Jam				Smp/Jam				
	MC	LV	HV	Jml	MC (emp 0,35)	LV (emp 1,00)	HV (emp 1,20)	Jml	MC	LV	HV	Jml	MC (emp 0,35)	LV (emp 1,00)	HV (emp 1,20)	Jml	
06.00 – 07.00	73	34	2	109	26	34	2	62	62	14	7	83	22	14	8	44	106
07.00 – 08.00	82	56	4	142	29	56	5	63	70	40	9	119	25	40	11	48	166
12.00 – 13.00	261	144	5	410	91	144	6	245	276	155	15	446	97	155	18	170	415
13.00 – 14.00	279	177	7	463	98	177	8	281	232	183	16	431	81	183	19	187	468
16.00 – 17.00	211	181	3	395	74	181	4	277	357	172	8	537	125	172	10	271	736
17.00 – 18.00	264	134	5	403	92	134	6	355	348	191	10	549	121	191	12	294	726
Jumlah	1.170	726	26	1.922	410	726	31	1.251	1.345	755	65	2.165	471	755	78	1.304	2.617

Sumber : Survey Lapangan 2019

Keterangan :

MC : Sepeda Motor

LV : Kendaraan Ringan

HV : Kendaraan Berat

TABEL HASIL PENGAMATAN WAKTU DAN KECEPATAN TEMPUH PERJALANAN KENDARAAN

Arah 1 : Ke Kabupaten Sinjai

Arah 2 : Ke Kabupaten Gowa

Hari/Tanggal : Jum'at													
No	Jarak (m)	Waktu Tempuh Perjalanan (Detik)						Kecepatan Tempuh Perjalanan (Km/Jam)					
		Sepeda Motor (MC)						Kecepatan Tempuh Perjalanan = (jarak/waktu tempuh) x 3,6					
		06.00 – 08.00		12.00 – 14.00		16.00 – 18.00		06.00 – 10.00		12.00 – 14.00		16.00 – 18.00	
		Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2
1	100	13	7	6	8	9	6	27	51	60	45	40	60
2	100	8	6	8	10	6	7	45	60	45	36	60	51
3	100	6	7	10	8	7	8	60	51	36	45	51	45
4	100	7	9	9	11	7	10	51	40	40	33	51	36
5	100	10	8	11	10	8	9	33	45	33	36	45	49
6	100	8	10	9	7	10	10	45	36	40	51	36	36
Rata-rata Waktu Tempuh								44	47	42	41	47	46
Kecepatan Rata-rata								46		42		46	
Kecepatan Rata-Rata Total								45					

Sumber : Survey Lapangan 2019

TABEL HASIL PENGAMATAN WAKTU DAN KECEPATAN TEMPUH PERJALANAN KENDARAAN

Arah 1 : Ke Kabupaten Sinjai

Arah 2 : Ke Kabupaten Gowa

Hari/Tanggal : Jum'at													
No	Jarak (m)	Waktu Tempuh Perjalanan (Detik)						Kecepatan Tempuh Perjalanan (Km/Jam)					
		Kendaraan Ringan (LV)						Kecepatan Tempuh Perjalanan = (jarak/waktu tempuh) x 3,6					
		06.00 – 08.00		12.00 – 14.00		16.00 – 18.00		06.00 – 10.00		12.00 – 14.00		16.00 – 18.00	
		Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2
1	100	7	6	12	9	11	6	51	60	30	40	33	60
2	100	12	10	7	6	10	8	30	36	51	60	36	45
3	100	9	8	10	9	12	7	40	45	36	40	30	51
4	100	12	10	11	10	12	7	30	36	33	36	30	51
5	100	11	10	8	6	10	5	33	36	45	60	36	72
6	100	9	12	10	8	11	6	40	30	36	45	33	60
Rata-rata Waktu Tempuh								37	41	39	45	33	57
Kecepatan Rata-rata								39		42		45	
Kecepatan Rata-Rata Total								42					

Sumber : Survey Lapangan 2019

TABEL HASIL PENGAMATAN WAKTU DAN KECEPATAN TEMPUH PERJALANAN KENDARAAN

Arah 1 : Ke Kabupaten Sinjai

Arah 2 : Ke Kabupaten Gowa

Hari/Tanggal : Jum'at													
No	Jarak (m)	Waktu Tempuh Perjalanan (Detik)						Kecepatan Tempuh Perjalanan (Km/Jam)					
		Kendaraan Berat (HV)						Kecepatan Tempuh Perjalanan = (jarak/waktu tempuh) x 3,6					
		06.00 – 08.00		12.00 – 14.00		16.00 – 18.00		06.00 – 10.00		12.00 – 14.00		16.00 – 18.00	
		Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2
1	100	12	8	13	10	13	9	30	45	28	36	28	40
2	100	11	7	6	11	10	8	33	51	60	33	36	45
3	100	13	10	8	9	10	11	28	36	45	40	36	33
4	100	12	9	8	6	9	11	30	40	45	60	40	33
5	100	10	9	12	10	10	8	36	40	30	36	36	45
6	100	11	10	11	6	9	12	33	36	33	60	40	30
Rata-rata Waktu Tempuh								32	41	40	44	36	38
Kecepatan Rata-rata								37		42		36	
Kecepatan Rata-Rata Total								38					

Sumber : Survey Lapangan 2019

TABEL HASIL PENGAMATAN WAKTU DAN KECEPATAN TEMPUH PERJALANAN KENDARAAN

Arah 1 : Ke Kabupaten Sinjai

Arah 2 : Ke Kabupaten Gowa

Hari/Tanggal : Sabtu													
No	Jarak (m)	Waktu Tempuh Perjalanan (Detik)						Kecepatan Tempuh Perjalanan (Km/Jam)					
		Sepeda Motor (MC)						Kecepatan Tempuh Perjalanan = (jarak/waktu tempuh) x 3,6					
		06.00 – 08.00		12.00 – 14.00		16.00 – 18.00		06.00 – 10.00		12.00 – 14.00		16.00 – 18.00	
		Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2
1	100	15	7	9	7	9	10	24	51	40	51	40	36
2	100	12	8	10	8	8	9	30	45	36	45	45	40
3	100	10	6	11	10	10	11	36	60	33	36	36	33
4	100	12	10	10	9	11	15	30	36	36	40	33	24
5	100	11	11	9	8	8	12	33	33	40	45	45	30
6	100	10	8	11	9	9	12	36	45	32	40	40	30
Rata-rata Waktu Tempuh								32	45	36	43	40	32
Kecepatan Rata-rata								39		40		36	
Kecepatan Rata-Rata Total								38					

Sumber : Survey Lapangan 2019

TABEL HASIL PENGAMATAN WAKTU DAN KECEPATAN TEMPUH PERJALANAN KENDARAAN

Arah 1 : Ke Kabupaten Sinjai

Arah 2 : Ke Kabupaten Gowa

Hari/Tanggal : Sabtu													
No	Jarak (m)	Waktu Tempuh Perjalanan (Detik)						Kecepatan Tempuh Perjalanan (Km/Jam)					
		Kendaraan Ringan (LV)						Kecepatan Tempuh Perjalanan = (jarak/waktu tempuh) x 3,6					
		06.00 – 08.00		12.00 – 14.00		16.00 – 18.00		06.00 – 10.00		12.00 – 14.00		16.00 – 18.00	
		Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2
1	100	11	8	23	9	21	17	33	45	16	45	17	21
2	100	10	9	13	11	19	15	36	40	28	33	19	24
3	100	9	8	22	18	20	16	40	45	16	20	18	23
4	100	9	9	21	16	24	20	40	40	17	23	15	18
5	100	10	6	24	17	22	19	36	60	15	21	16	19
6	100	10	8	22	19	19	16	36	45	16	19	19	23
Rata-rata Waktu Tempuh								37	46	18	27	17	21
Kecepatan Rata-rata								42		23		19	
Kecepatan Rata-Rata Total								27					

Sumber : Survey Lapangan 2019

TABEL HASIL PENGAMATAN WAKTU DAN KECEPATAN TEMPUH PERJALANAN KENDARAAN

Arah 1 : Ke Kabupaten Sinjai

Arah 2 : Ke Kabupaten Gowa

Hari/Tanggal : Sabtu													
No	Jarak (m)	Waktu Tempuh Perjalanan (Detik)						Kecepatan Tempuh Perjalanan (Km/Jam)					
		Kendaraan Berat (HV)						Kecepatan Tempuh Perjalanan = (jarak/waktu tempuh) x 3,6					
		06.00 – 08.00		12.00 – 14.00		16.00 – 18.00		06.00 – 10.00		12.00 – 14.00		16.00 – 18.00	
		Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2
1	100	10	6	25	17	22	18	36	60	14	21	16	20
2	100	16	8	21	18	21	19	23	45	17	19	17	5
3	100	10	9	19	16	30	16	36	40	19	23	12	23
4	100	13	11	20	17	31	17	28	33	18	21	12	20
5	100	9	7	23	21	38	18	40	51	16	17	9	23
6	100	10	8	16	11	35	17	36	45	23	33	10	23
Rata-rata Waktu Tempuh								35	46	18	22	13	19
Kecepatan Rata-rata								41		20		16	
Kecepatan Rata-Rata Total								25					

Sumber : Survey Lapangan 2019

TABEL HASIL PENGAMATAN WAKTU DAN KECEPATAN TEMPUH PERJALANAN KENDARAAN

Arah 1 : Ke Kabupaten Sinjai

Arah 2 : Ke Kabupaten Gowa

Hari/Tanggal : Minggu													
No	Jarak (m)	Waktu Tempuh Perjalanan (Detik)						Kecepatan Tempuh Perjalanan (Km/Jam)					
		Sepeda Motor (MC)						Kecepatan Tempuh Perjalanan = (jarak/waktu tempuh) x 3,6					
		06.00 – 08.00		12.00 – 14.00		16.00 – 18.00		06.00 – 10.00		12.00 – 14.00		16.00 – 18.00	
		Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2
1	100	17	15	14	10	22	18	21	24	26	36	16	20
2	100	19	18	15	11	23	21	19	20	24	33	16	17
3	100	16	14	12	10	22	20	23	26	30	36	16	18
4	100	18	16	11	9	21	17	20	23	33	40	17	21
5	100	18	15	10	8	24	22	20	24	36	45	15	16
6	100	19	17	9	10	25	20	19	21	40	36	14	18
Rata-rata Waktu Tempuh								20	23	32	37	16	18
Kecepatan Rata-rata								22		35		17	
Kecepatan Rata-Rata Total								36					

Sumber : Survey Lapangan 2019

TABEL HASIL PENGAMATAN WAKTU DAN KECEPATAN TEMPUH PERJALANAN KENDARAAN

Arah 1 : Ke Kabupaten Sinjai

Arah 2 : Ke Kabupaten Gowa

Hari/Tanggal : Minggu													
No	Jarak (m)	Waktu Tempuh Perjalanan (Detik)						Kecepatan Tempuh Perjalanan (Km/Jam)					
		Kendaraan Ringan (LV)						Kecepatan Tempuh Perjalanan = (jarak/waktu tempuh) x 3,6					
		06.00 – 08.00		12.00 – 14.00		16.00 – 18.00		06.00 – 10.00		12.00 – 14.00		16.00 – 18.00	
		Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2
1	100	20	22	19	21	23	22	18	16	19	18	16	16
2	100	20	21	22	18	21	20	18	17	16	20	17	18
3	100	21	20	20	22	22	21	17	18	18	16	16	17
4	100	19	17	18	20	23	20	19	21	20	18	16	18
5	100	22	21	21	17	25	23	16	17	17	21	14	16
6	100	18	19	17	16	26	22	20	19	21	23	14	16
Rata-rata Waktu Tempuh								18	19	19	20	16	17
Kecepatan Rata-rata								19		20		17	
Kecepatan Rata-Rata Total								25					

Sumber : Survey Lapangan 2019

TABEL HASIL PENGAMATAN WAKTU DAN KECEPATAN TEMPUH PERJALANAN KENDARAAN

Arah 1 : Ke Kabupaten Sinjai

Arah 2 : Ke Kabupaten Gowa

Hari/Tanggal : Minggu													
No	Jarak (m)	Waktu Tempuh Perjalanan (Detik)						Kecepatan Tempuh Perjalanan (Km/Jam)					
		Kendaraan Ringan (LV)						Kecepatan Tempuh Perjalanan = (jarak/waktu tempuh) x 3,6					
		06.00 – 08.00		12.00 – 14.00		16.00 – 18.00		06.00 – 10.00		12.00 – 14.00		16.00 – 18.00	
		Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2	Arah 1	Arah 2
1	100	9	6	26	16	21	18	40	60	14	23	17	20
2	100	16	8	21	17	22	20	23	45	17	21	16	18
3	100	10	7	19	16	30	18	36	51	19	23	12	20
4	100	13	11	21	19	31	17	28	33	17	28	12	21
5	100	8	6	24	21	37	20	45	60	15	17	10	18
6	100	7	9	20	16	34	18	51	40	18	23	11	20
Rata-rata Waktu Tempuh								37	17	17	23	13	20
Kecepatan Rata-rata								27		20		17	
Kecepatan Rata-Rata Total								23					

Sumber : Survey Lapangan 2019

**REKAPITULASI VOLUME KENDARAAN LAMBAT, KENDARAAN
PARKIR/BERHENTI DAN PEJALAN KAKI DI SEGMENT 2**

Hari/Tanggal	Waktu	Kendaraan Lambat (Sepeda, Gerobak, dll)	Kendaraan Parkir/Berhenti	Pejalan Kaki
		Kend/Jam		Orang/Jam
Jum'at	06.00 – 07.00	0	27	39
	07.00 – 08.00	0	37	35
	12.00 – 13.00	0	43	51
	13.00 – 14.00	0	39	52
	15.00 – 16.00	0	47	64
	17.00 – 18.00	0	47	58
	Jumlah	0	240	299
Sabtu	06.00 – 07.00	0	48	62
	07.00 – 08.00	0	53	74
	12.00 – 13.00	0	71	69
	13.00 – 14.00	0	59	106
	15.00 – 16.00	0	74	133
	17.00 – 18.00	2	81	193
	Jumlah	2	386	637
Minggu	06.00 – 07.00	0	109	78
	07.00 – 08.00	0	119	99
	12.00 – 13.00	0	80	78
	13.00 – 14.00	0	91	99
	15.00 – 16.00	0	74	140
	17.00 – 18.00	0	75	172
	Jumlah	0	548	666

Sumber: Survey Lapangan 2019

Analisis Derajat Kejenuhan

$$DS = \frac{Q}{C}$$

Dimana :

DS = Derajat kejenuhan (smp/jam)

Q = Arus lalu lintas (smp/jam)

C = Kapasitas jalan (smp/jam)

Jalan Pasar Sentral Malino

- Kapasitas Dasar Jalan

$$Q = 2.071$$

$$C = 2.120$$

$$DS = \frac{Q}{C}$$

$$= \frac{2.071}{2.120}$$

$$= 0,97$$

- Kapasitas Dasar Parkir Jalan

$$Q = 2.071$$

$$C = 1.325$$

$$DS = \frac{Q}{C}$$

$$= \frac{2.071}{1.325}$$

$$= 1,5$$

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Hilman Listianto adalah nama penulis ini, penulis lahir dari orang tua Husni dan Sus Waty sebagai anak kedua dari 2 bersaudara. Penulis lahir di Ujung Pandang, 03 April 1994. Penulis menempuh pendidikan dimulai dari SDN Malengkeri (2000--2006), melanjutkan ke SMPN 27 Makassar (2006-2009), dan ke SMAN 08 Makassar (2009-2012) hingga akhirnya bisa menempuh masa kuliah di Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.

Selama perkuliahan penulis bergabung dalam beberapa organisasi kemahasiswaan seperti pengurus harian Himpunan Mahasiswa Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar divisi Kaderisasi dan Kesekretariatan periode 2013-2014, Pengurus HmI Cabang Gowa Raya periode 2017-2019, dan menjabat sebagai Ketua Umum SAPMA PP Komisariat Sains dan Teknologi Cabang Gowa periode 2017-2020. Akhir kata penulis mengucapkan rasa syukur yang sebesar-besarnya atas terselesaikannya skripsi yang berjudul “ **Evaluasi Keberadaan Pasar Sentral Malino Dalam Mendukung Kepariwisata Malino Ditinjau Dari Aspek Transportasi** ”.